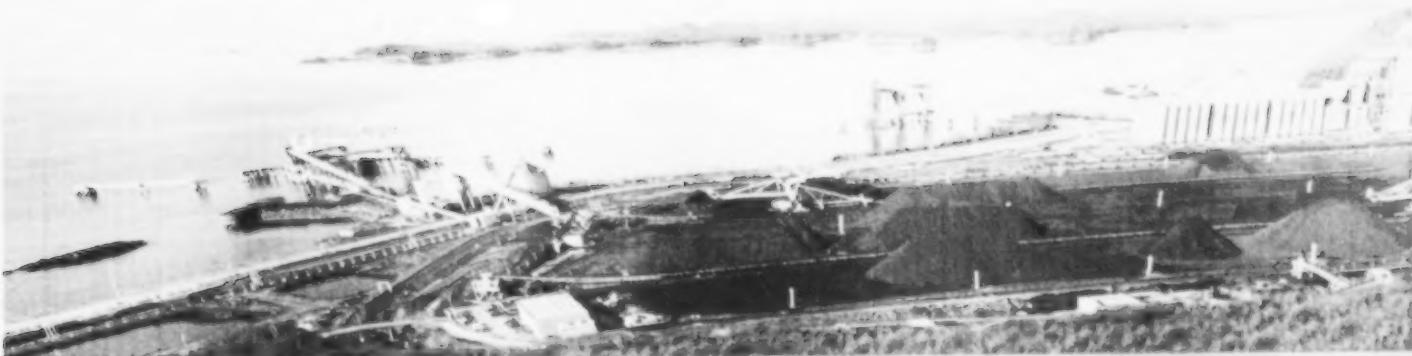


RIDLEY TERMINALS INC. 2009 RAPPORT ANNUEL



*tracer*

# la voie de demain aujourd'hui



Rockey Terminal Inc. (RTI), gérée par le groupe Irving en vue de jouer un rôle important pour les exportations d'Amérique du Nord. Située sur la baie de Rupert, en Colombie-Britannique, RTI peut offrir aux clients des temps de traversée plus courts que ceux d'un peu plus d'un jour comparativement à Vancouver et ce près de trois jours par rapport à Long Beach. La compagnie est une société d'État canadienne créée en 1984. Plus de 400 millions \$ ont été investis dans cette installation pour améliorer et renforcer le débit allant jusqu'à 122 millions de tonnes. Les dernières améliorations prévoient l'élargissement du banchon de conception originale de 10 mètres, qui pourrait atteindre 20 mètres.

RTI dessert principalement les marchés de fabrication de charbon du nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Ses mines produisent des charbons utilisés pour la production d'énergie électrique, alors que les meilleures réserves de pétrole comme les champs de charbon constitue 83 p. 100 des volumes de marchandises expédiées par RTI et l'Alberta est la principale destination des marchandises expédiées depuis l'ouest canadien. Le trafic se compose d'environ 60 % de charbon (35 p. 100) et 40 % de bois (40 p. 100).

L'avenir de RTI consiste à faire évoluer son port en élargissant son rôle dans l'importante « partie » entre les deux ports mondiaux. Se mettant à l'œuvre avec des services de travail sur et hors-terre, le port de Rupert actuellement emploie 93 personnes.

En 2009, RTI et l'Administration de Rupert ont signé un bail pour 100 000 \$, avec une option de renouvellement de 20 ans à l'issue de la première partie de 50 ans procurant à l'administration la possibilité d'ajouter au port d'esprit aux deux dernières années et autorise une relation de long terme.

## Table des matières

- 01 Message du président du conseil
- 02 Sommaire financier

<b>Faits saillants de 2009</b>	<b>Cap sur 2010</b>	<b>Etats financiers 2009</b>
03 Accès au port	00 Cap sur 2010	13 Déclaration de conformité de la direction
04 Accès au port	00 Cap sur 2010	14 Rapport annuel
05 Accès au port	00 Cap sur 2010	15 Annexe
06 Accès au port	00 Cap sur 2010	16 Etat des lieux
07 Accès au port	00 Cap sur 2010	17 Annexes aux états financiers
08 Accès au port	00 Cap sur 2010	18 Notes complémentaires
09 Accès au port	00 Cap sur 2010	19 Notes explicatives
10 Accès au port	00 Cap sur 2010	20 Références
11 Accès au port	00 Cap sur 2010	
12 Accès au port	00 Cap sur 2010	
13 Accès au port	00 Cap sur 2010	
14 Accès au port	00 Cap sur 2010	
15 Accès au port	00 Cap sur 2010	
16 Accès au port	00 Cap sur 2010	
17 Accès au port	00 Cap sur 2010	
18 Accès au port	00 Cap sur 2010	
19 Accès au port	00 Cap sur 2010	
20 Accès au port	00 Cap sur 2010	
21 Accès au port	00 Cap sur 2010	
22 Accès au port	00 Cap sur 2010	
23 Accès au port	00 Cap sur 2010	
24 Accès au port	00 Cap sur 2010	
25 Accès au port	00 Cap sur 2010	
26 Accès au port	00 Cap sur 2010	
27 Accès au port	00 Cap sur 2010	
28 Accès au port	00 Cap sur 2010	
29 Accès au port	00 Cap sur 2010	
30 Accès au port	00 Cap sur 2010	
31 Accès au port	00 Cap sur 2010	
32 Accès au port	00 Cap sur 2010	
33 Accès au port	00 Cap sur 2010	
34 Accès au port	00 Cap sur 2010	
35 Accès au port	00 Cap sur 2010	
36 Accès au port	00 Cap sur 2010	
37 Accès au port	00 Cap sur 2010	
38 Accès au port	00 Cap sur 2010	
39 Accès au port	00 Cap sur 2010	
40 Accès au port	00 Cap sur 2010	
41 Accès au port	00 Cap sur 2010	
42 Accès au port	00 Cap sur 2010	
43 Accès au port	00 Cap sur 2010	
44 Accès au port	00 Cap sur 2010	
45 Accès au port	00 Cap sur 2010	
46 Accès au port	00 Cap sur 2010	
47 Accès au port	00 Cap sur 2010	
48 Accès au port	00 Cap sur 2010	
49 Accès au port	00 Cap sur 2010	
50 Accès au port	00 Cap sur 2010	
51 Accès au port	00 Cap sur 2010	
52 Accès au port	00 Cap sur 2010	
53 Accès au port	00 Cap sur 2010	
54 Accès au port	00 Cap sur 2010	
55 Accès au port	00 Cap sur 2010	
56 Accès au port	00 Cap sur 2010	
57 Accès au port	00 Cap sur 2010	
58 Accès au port	00 Cap sur 2010	
59 Accès au port	00 Cap sur 2010	
60 Accès au port	00 Cap sur 2010	
61 Accès au port	00 Cap sur 2010	
62 Accès au port	00 Cap sur 2010	
63 Accès au port	00 Cap sur 2010	
64 Accès au port	00 Cap sur 2010	
65 Accès au port	00 Cap sur 2010	
66 Accès au port	00 Cap sur 2010	
67 Accès au port	00 Cap sur 2010	
68 Accès au port	00 Cap sur 2010	
69 Accès au port	00 Cap sur 2010	
70 Accès au port	00 Cap sur 2010	
71 Accès au port	00 Cap sur 2010	
72 Accès au port	00 Cap sur 2010	
73 Accès au port	00 Cap sur 2010	
74 Accès au port	00 Cap sur 2010	
75 Accès au port	00 Cap sur 2010	
76 Accès au port	00 Cap sur 2010	
77 Accès au port	00 Cap sur 2010	
78 Accès au port	00 Cap sur 2010	
79 Accès au port	00 Cap sur 2010	
80 Accès au port	00 Cap sur 2010	
81 Accès au port	00 Cap sur 2010	
82 Accès au port	00 Cap sur 2010	
83 Accès au port	00 Cap sur 2010	
84 Accès au port	00 Cap sur 2010	
85 Accès au port	00 Cap sur 2010	
86 Accès au port	00 Cap sur 2010	
87 Accès au port	00 Cap sur 2010	
88 Accès au port	00 Cap sur 2010	
89 Accès au port	00 Cap sur 2010	
90 Accès au port	00 Cap sur 2010	
91 Accès au port	00 Cap sur 2010	
92 Accès au port	00 Cap sur 2010	
93 Accès au port	00 Cap sur 2010	
94 Accès au port	00 Cap sur 2010	
95 Accès au port	00 Cap sur 2010	
96 Accès au port	00 Cap sur 2010	
97 Accès au port	00 Cap sur 2010	
98 Accès au port	00 Cap sur 2010	
99 Accès au port	00 Cap sur 2010	
100 Accès au port	00 Cap sur 2010	
101 Accès au port	00 Cap sur 2010	
102 Accès au port	00 Cap sur 2010	
103 Accès au port	00 Cap sur 2010	
104 Accès au port	00 Cap sur 2010	
105 Accès au port	00 Cap sur 2010	
106 Accès au port	00 Cap sur 2010	
107 Accès au port	00 Cap sur 2010	
108 Accès au port	00 Cap sur 2010	
109 Accès au port	00 Cap sur 2010	
110 Accès au port	00 Cap sur 2010	
111 Accès au port	00 Cap sur 2010	
112 Accès au port	00 Cap sur 2010	
113 Accès au port	00 Cap sur 2010	
114 Accès au port	00 Cap sur 2010	
115 Accès au port	00 Cap sur 2010	
116 Accès au port	00 Cap sur 2010	
117 Accès au port	00 Cap sur 2010	
118 Accès au port	00 Cap sur 2010	
119 Accès au port	00 Cap sur 2010	
120 Accès au port	00 Cap sur 2010	
121 Accès au port	00 Cap sur 2010	
122 Accès au port	00 Cap sur 2010	
123 Accès au port	00 Cap sur 2010	
124 Accès au port	00 Cap sur 2010	
125 Accès au port	00 Cap sur 2010	
126 Accès au port	00 Cap sur 2010	
127 Accès au port	00 Cap sur 2010	
128 Accès au port	00 Cap sur 2010	
129 Accès au port	00 Cap sur 2010	
130 Accès au port	00 Cap sur 2010	
131 Accès au port	00 Cap sur 2010	
132 Accès au port	00 Cap sur 2010	
133 Accès au port	00 Cap sur 2010	
134 Accès au port	00 Cap sur 2010	
135 Accès au port	00 Cap sur 2010	
136 Accès au port	00 Cap sur 2010	
137 Accès au port	00 Cap sur 2010	
138 Accès au port	00 Cap sur 2010	
139 Accès au port	00 Cap sur 2010	
140 Accès au port	00 Cap sur 2010	
141 Accès au port	00 Cap sur 2010	
142 Accès au port	00 Cap sur 2010	
143 Accès au port	00 Cap sur 2010	
144 Accès au port	00 Cap sur 2010	
145 Accès au port	00 Cap sur 2010	
146 Accès au port	00 Cap sur 2010	
147 Accès au port	00 Cap sur 2010	
148 Accès au port	00 Cap sur 2010	
149 Accès au port	00 Cap sur 2010	
150 Accès au port	00 Cap sur 2010	
151 Accès au port	00 Cap sur 2010	
152 Accès au port	00 Cap sur 2010	
153 Accès au port	00 Cap sur 2010	
154 Accès au port	00 Cap sur 2010	
155 Accès au port	00 Cap sur 2010	
156 Accès au port	00 Cap sur 2010	
157 Accès au port	00 Cap sur 2010	
158 Accès au port	00 Cap sur 2010	
159 Accès au port	00 Cap sur 2010	
160 Accès au port	00 Cap sur 2010	
161 Accès au port	00 Cap sur 2010	
162 Accès au port	00 Cap sur 2010	
163 Accès au port	00 Cap sur 2010	
164 Accès au port	00 Cap sur 2010	
165 Accès au port	00 Cap sur 2010	
166 Accès au port	00 Cap sur 2010	
167 Accès au port	00 Cap sur 2010	
168 Accès au port	00 Cap sur 2010	
169 Accès au port	00 Cap sur 2010	
170 Accès au port	00 Cap sur 2010	
171 Accès au port	00 Cap sur 2010	
172 Accès au port	00 Cap sur 2010	
173 Accès au port	00 Cap sur 2010	
174 Accès au port	00 Cap sur 2010	
175 Accès au port	00 Cap sur 2010	
176 Accès au port	00 Cap sur 2010	
177 Accès au port	00 Cap sur 2010	
178 Accès au port	00 Cap sur 2010	
179 Accès au port	00 Cap sur 2010	
180 Accès au port	00 Cap sur 2010	
181 Accès au port	00 Cap sur 2010	
182 Accès au port	00 Cap sur 2010	
183 Accès au port	00 Cap sur 2010	
184 Accès au port	00 Cap sur 2010	
185 Accès au port	00 Cap sur 2010	
186 Accès au port	00 Cap sur 2010	
187 Accès au port	00 Cap sur 2010	
188 Accès au port	00 Cap sur 2010	
189 Accès au port	00 Cap sur 2010	
190 Accès au port	00 Cap sur 2010	
191 Accès au port	00 Cap sur 2010	
192 Accès au port	00 Cap sur 2010	
193 Accès au port	00 Cap sur 2010	
194 Accès au port	00 Cap sur 2010	
195 Accès au port	00 Cap sur 2010	
196 Accès au port	00 Cap sur 2010	
197 Accès au port	00 Cap sur 2010	
198 Accès au port	00 Cap sur 2010	
199 Accès au port	00 Cap sur 2010	
200 Accès au port	00 Cap sur 2010	
201 Accès au port	00 Cap sur 2010	
202 Accès au port	00 Cap sur 2010	
203 Accès au port	00 Cap sur 2010	
204 Accès au port	00 Cap sur 2010	
205 Accès au port	00 Cap sur 2010	
206 Accès au port	00 Cap sur 2010	
207 Accès au port	00 Cap sur 2010	
208 Accès au port	00 Cap sur 2010	
209 Accès au port	00 Cap sur 2010	
210 Accès au port	00 Cap sur 2010	
211 Accès au port	00 Cap sur 2010	
212 Accès au port	00 Cap sur 2010	
213 Accès au port	00 Cap sur 2010	
214 Accès au port	00 Cap sur 2010	
215 Accès au port	00 Cap sur 2010	
216 Accès au port	00 Cap sur 2010	
217 Accès au port	00 Cap sur 2010	
218 Accès au port	00 Cap sur 2010	
219 Accès au port	00 Cap sur 2010	
220 Accès au port	00 Cap sur 2010	
221 Accès au port	00 Cap sur 2010	
222 Accès au port	00 Cap sur 2010	
223 Accès au port	00 Cap sur 2010	
224 Accès au port	00 Cap sur 2010	
225 Accès au port	00 Cap sur 2010	
226 Accès au port	00 Cap sur 2010	
227 Accès au port	00 Cap sur 2010	
228 Accès au port	00 Cap sur 2010	
229 Accès au port	00 Cap sur 2010	
230 Accès au port	00 Cap sur 2010	
231 Accès au port	00 Cap sur 2010	
232 Accès au port	00 Cap sur 2010	
233 Accès au port	00 Cap sur 2010	
234 Accès au port	00 Cap sur 2010	
235 Accès au port	00 Cap sur 2010	
236 Accès au port	00 Cap sur 2010	
237 Accès au port	00 Cap sur 2010	
238 Accès au port	00 Cap sur 2010	
239 Accès au port	00 Cap sur 2010	
240 Accès au port	00 Cap sur 2010	
241 Accès au port	00 Cap sur 2010	
242 Accès au port	00 Cap sur 2010	
243 Accès au port	00 Cap sur 2010	
244 Accès au port	00 Cap sur 2010	
245 Accès au port	00 Cap sur 2010	
246 Accès au port	00 Cap sur 2010	
247 Accès au port	00 Cap sur 2010	
248 Accès au port	00 Cap sur 2010	
249 Accès au port	00 Cap sur 2010	
250 Accès au port	00 Cap sur 2010	
251 Accès au port	00 Cap sur 2010	
252 Accès au port	00 Cap sur 2010	
253 Accès au port	00 Cap sur 2010	
254 Accès au port	00 Cap sur 2010	
255 Accès au port	00 Cap sur 2010	
256 Accès au port	00 Cap sur 2010	
257 Accès au port	00 Cap sur 2010	
258 Accès au port	00 Cap sur 2010	
259 Accès au port	00 Cap sur 2010	
260 Accès au port	00 Cap sur 2010	
261 Accès au port	00 Cap sur 2010	
262 Accès au port	00 Cap sur 2010	
263 Accès au port	00 Cap sur 2010	
264 Accès au port	00 Cap sur 2010	
265 Accès au port	00 Cap sur 2010	
266 Accès au port	00 Cap sur 2010	
267 Accès au port	00 Cap sur 2010	
268 Accès au port	00 Cap sur 2010	
269 Accès au port	00 Cap sur 2010	
270 Accès au port	00 Cap sur 2010	
271 Accès au port	00 Cap sur 2010	
272 Accès au port	00 Cap sur 2010	
273 Accès au port	00 Cap sur 2010	
274 Accès au port	00 Cap sur 2010	
275 Accès au port	00 Cap sur 2010	
276 Accès au port	00 Cap sur 2010	
277 Accès au port	00 Cap sur 2010	
278 Accès au port	00 Cap sur 2010	
279 Accès au port	00 Cap sur 2010	
280 Accès au port	00 Cap sur 2010	
281 Accès au port	00 Cap sur 2010	
282 Accès au port	00 Cap sur 2010	
283 Accès au port	00 Cap sur 2010	
284 Accès au port	00 Cap sur 2010	
285 Accès au port	00 Cap sur 2010	
286 Accès au port	00 Cap sur 2010	
287 Accès au port	00 Cap sur 2010	
288 Accès au port	00 Cap sur 2010	
289 Accès au port	00 Cap sur 2010	
290 Accès au port	00 Cap sur 2010	
291 Accès au port	00 Cap sur 2010	
292 Accès au port	00 Cap sur 2010	
293 Accès au port	00 Cap sur 2010	
294 Accès au port	00 Cap sur 2010	
295 Accès au port	00 Cap sur 2010	
296 Accès au port	00 Cap sur 2010	
297 Accès au port	00 Cap sur 2010	
298 Accès au port	00 Cap sur 2010	
299 Accès au port	00 Cap sur 2010	
300 Accès au port	00 Cap sur 2010	
301 Accès au port	00 Cap sur 2010	
302 Accès au port	00 Cap sur 2010	
303 Accès au port	00 Cap sur 2010	
304 Accès au port	00 Cap sur 2010	
305 Accès au port	00 Cap sur 2010	
306 Accès au port	00 Cap sur 2010	
307 Accès au port	00 Cap sur 2010	
308 Accès au port	00 Cap sur 2010	
309 Accès au port	00 Cap sur 2010	
310 Accès au port	00 Cap sur 2010	
311 Accès au port	00 Cap sur 2010	
312 Accès au port	00 Cap sur 2010	
313 Accès au port	00 Cap sur 2010	
314 Accès au port	00 Cap sur 2010	
315 Accès au port	00 Cap sur 2010	
316 Accès au port	00 Cap sur 2010	
317 Accès au port	00 Cap sur 2010	
318 Accès au port	00 Cap sur 2010	
319 Accès au port	00 Cap sur 2010	
320 Accès au port	00 Cap sur 2010	
321 Accès au port	00 Cap sur 2010	
322 Accès au port	00 Cap sur 2010	
323 Accès au port	00 Cap sur 2010	
324 Accès au port	00 Cap sur 2010	
325 Accès au port	00 Cap sur 2010	
326 Accès au port	00 Cap sur 2010	
327 Accès au port	00 Cap sur 2010	
328 Accès au port	00 Cap sur 2010	
329 Accès au port	00 Cap sur 2010	
330 Accès au port	00 Cap sur 2010	
331 Accès au port	00 Cap sur 2010	
332 Accès au port	00 Cap sur 2010	
333 Accès au port	00 Cap sur 2010	
334 Accès au port	00 Cap sur 2010	
335 Accès au port	00 Cap sur 2010	
336 Accès au port	00 Cap sur 2010	
337 Accès au port	00 Cap sur 2010	



**Ridley Terminals Inc. (RTI)** jouit d'une position unique en vue de jouer un rôle important pour les exportations d'Amérique du Nord. Située sur l'île Ridley, à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, RTI peut offrir aux clients des temps de traversée plus courts vers l'Asie, soit de plus d'un jour comparativement à Vancouver et de près de trois jours par rapport à Long Beach, en Californie. RTI est une société d'État canadienne qui a été établie en 1984. Plus de 400 millions \$ ont été investis à ce jour dans cette installation pouvant manutentionner un débit allant jusqu'à 12 millions de tonnes. Les projets actuels prévoient l'élargissement de la capacité de conception originale du terminal, qui pourrait atteindre 24 millions.

RTI dessert principalement les mines et les raffineries de charbon du nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Les mines produisent des charbons de grande qualité utilisés par les aciéries et pour la production d'énergie électrique, alors que les raffineries produisent du coke de pétrole comme sous-produit. Le charbon constitue 81 p. 100 des volumes de marchandises manutentionnées par RTI et l'Asie est de loin la principale destination des produits expédiés depuis RTI. Le reste des volumes se compose d'expéditions de coke de pétrole (15 p. 100) et de granules de bois (4 p. 100).

La vision de RTI consiste à fournir une valeur à l'État tout en élargissant son rôle en tant qu'importante « porte » commerciale entre les marchés d'Amérique du Nord et mondiaux. Sa mission est d'offrir aux clients des services supérieurs et à temps, tout en maintenant un milieu de travail sûr et enrichissant. La Compagnie mène actuellement ses activités tous les jours, 24 heures sur 24, et elle emploie 93 personnes.

En 2009, RTI et l'Administration portuaire de Prince Rupert ont signé un bail foncier de 30 ans, avec une option de reconduction de 20 ans à l'expiration du bail. Cette durée de 50 ans procure à RTI une empreinte d'exploitation ainsi qu'une paix d'esprit aux deux parties, ce qui favorise une relation de travail durable.

01 Message du président du Conseil  
02 Lettre du Président

04 Exploitation  
04 Produits  
05 Dépenses d'exploitation  
06 Clientèle  
06 Les gens  
07 Collectivité  
07 Ressources  
07 Environnement  
07 Santé et sécurité

08 Exploitations  
08 Clientèle  
09 Les gens  
09 Ressources  
09 Rentabilité  
09 Normes internationales  
d'information financière  
09 Collectivité  
10 Santé et sécurité  
10 Marché  
10 Charbon  
11 Coke de pétrole  
11 Granules de bois  
11 Vrac liquide  
  
12 Glossaire

13 Déclaration de responsabilité de la direction  
14 Rapport du vérificateur  
15 Bilan  
16 État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé  
17 État des flux de trésorerie  
18 Notes complémentaires  
  
26 Répertoire

# Message du président du Conseil

le 18 mars 2010

*L'honorable John Baird  
Ministre des Transports et de l'Infrastructure  
Place de Ville, Tour C, 29e étage  
Ottawa ON K1A 0N5*

*L'honorable Robert Merrifield  
Édifice de la Justice, pièce 304,  
Chambre des communes  
Ottawa ON K1A 0A6*

## Messieurs les ministres,

Le Rapport annuel 2009 de Ridley Terminals Inc. (RTI) est joint aux présentes et il incombe au Conseil d'administration de le présenter. Nous espérons le tout conforme.

RTI est en transition. Les collectivités qui entourent le terminal nous ont privilégiés en nous accordant un permis social d'exploitation qui fait valoir notre devoir d'intendants de toutes nos immobilisations et de participants actifs dans la région où nous menons nos activités.

En vertu du protocole d'entente qu'elle a signé avec la Coast Tsimshian, RTI prend des mesures en vue d'accroître la participation de cette première nation à l'économie canadienne en l'incluant dans ses activités commerciales de base.

Nous avons entrepris quatre premières démarches en vue de diversifier les activités de Ridley, à savoir : augmenter la valeur des services que nous fournissons présentement, élargir la provenance des produits actuels et ajouter de nouveaux produits d'exportation, tout en étudiant la possibilité de manutentionner des produits d'importation en vrac à notre terminal.

RTI devra dépenser 65 millions de dollars au cours des cinq prochaines années afin de poursuivre ses activités et d'en maintenir l'efficience. La Compagnie dépensera plus de 10 millions de dollars en 2010 pour son programme d'entretien des immobilisations, à même les sommes provenant de l'exploitation.

Tous les produits présentement expédiés depuis RTI sont éconergétiques et à base de carbone et la majeure partie de ceux que nous prévoyons expédier à l'avenir le seront également.

RTI et la Porte de Prince Rupert constituent des liens importants d'une chaîne d'approvisionnement des plus intégrée pour l'énergie produite au Canada et utilisée dans le monde entier, énergie qui sert aux fours à coke des aciéries et aux centrales thermiques.

Durant la deuxième partie de 2009 et au début de 2010, RTI a réussi à négocier des accords commerciaux avec son fournisseur de remorqueurs, son locateur et les clients avec lesquels la Compagnie n'avait pas de contrats à durée déterminée.

RTI a enregistré son plus bas débit au début 2009, notamment en raison de la conjoncture générale. Les volumes ont augmenté à la fin de 2009 et les chiffres actuels de 2010 indiquent que RTI pourrait enregistrer une année de débit record.

La main-d'œuvre de RTI a toujours fourni des services efficents et ce, grâce à sa capacité d'adaptation et à son esprit d'équipe et RTI s'est ainsi taillé une réputation hors pair auprès de sa clientèle, réputation que la direction a la ferme intention de maintenir, d'appuyer et d'accroître.

L'équipe de gestion de RTI, que dirige M. George Dorsey, a répondu aux attentes du Conseil et les a même dépassées et tous les administrateurs tiennent à la remercier.

Depuis le milieu de 2009, je préside le Comité de coordination des représentants de Transports Canada, de Ridley Terminals Inc. et de l'Administration portuaire de Prince Rupert chargé d'étudier les changements potentiels à la propriété et à la gouvernance de RTI, étude que notre comité a maintenant terminée.

Le Conseil d'administration de RTI compte relativement peu de membres qui fournissent un important service public et qui reçoivent une retribution minimale. Ils se sont acquittés avec diligence de leur responsabilité de surveillance, en fournissant des orientations de politiques afin d'assurer la prospérité de l'entreprise. J'aimerais les remercier de leur précieuse contribution.

Notre Conseil d'administration a le plaisir d'annoncer que le bénéfice net d'exploitation de Ridley Terminals Inc. se chiffre à 3 315 000 \$ et que son encasse s'élève à 4 450 000 \$ pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2009.

Je vous prie d'agréer, Messieurs les ministres, l'expression de mes sentiments distingués.



Le président du Conseil par intérim  
de Ridley Terminals Inc.,  
Bud Smith, c.r.  
p.j.

# Lettre du Président

le 12 mars 2010

L'année 2009 a été très difficile pour l'économie mondiale et la tempête n'a épargné ni les Canadiens ni la famille de RTI.

J'ai été très honoré de travailler avec l'équipe et avec le Conseil d'administration de RTI en 2009 pour faire face à ce qui s'est avéré une période de crise. L'effondrement presque total des marchés sidérurgiques mondiaux a entraîné une chute de la demande de charbon sans précédent durant mes 32 années d'expérience dans l'industrie charbonnière.

L'équipe de RTI a bien réagi. Notre syndicat a manifesté sa force habituelle pour le bien général de la communauté et la direction lui est reconnaissante de ses efforts.

Dès le début de mars 2009, la direction a déterminé que la situation financière de RTI serait menacée si la demande de manutention de charbon n'augmentait pas. Tous les employés ont bien compris cette inquiétude et ils se sont consacrés à préserver l'entreprise. Une incertitude de ce genre représente toujours une épreuve.

À la demande de RTI, Transports Canada a pris des mesures et établi un filet de sécurité pour RTI et nous lui sommes gré de ces efforts. Cependant, au cours des mois qui ont suivi, il est devenu clair pour toutes les personnes concernées que les facilités dont disposait Transports Canada et que le ministère avait mises à la disposition de RTI n'arrivaient pas à répondre aux besoins urgents de l'entreprise.

Il est très important de reconnaître que les efforts déployés par les partenaires gouvernementaux bien intentionnés n'ont pas suffi à satisfaire aux besoins de cette entreprise. Le modèle actuel de financement sur demande, dans la mesure où il est approuvé par les organismes gouvernementaux, ne soutient pas bien l'organisation. Cette société d'État aura besoin d'une nouvelle structure de financement pour les années à venir qui lui donnera un accès rapide aux facilités de crédit, le cas échéant, à l'instar de toutes les entreprises commerciales semblables.

RTI a un urgent besoin d'accéder aux lignes d'emprunt commercial qui sont de règle pour l'exploitation d'une entreprise commerciale de cette nature. Nous espérons que des mesures opportunes en vue de créer ces facilités et ce, bien avant la prochaine crise.

Nous avons apporté des changements à l'appareil de supervision de RTI en 2009 et avons fait des progrès considérables en vue d'établir des contrats avec nos clients, mesures que nous continuerons d'améliorer en 2010.

Je souhaite remercier les employés qui ont surmonté une période difficile et je tiens à m'excuser auprès de nos clients, que nous avons confrontés à une situation inconfortable en leur demandant d'accroître leur engagement envers RTI alors que l'incertitude des marchés menaçait leur entreprise.

RTI remercie sincèrement l'ancien président du Conseil, M. Dan Veniez, pour son leadership dévoué. Il a travaillé intensément, se concentrant à créer une valeur pour le contribuable et de solides assises commerciales durables pour RTI.

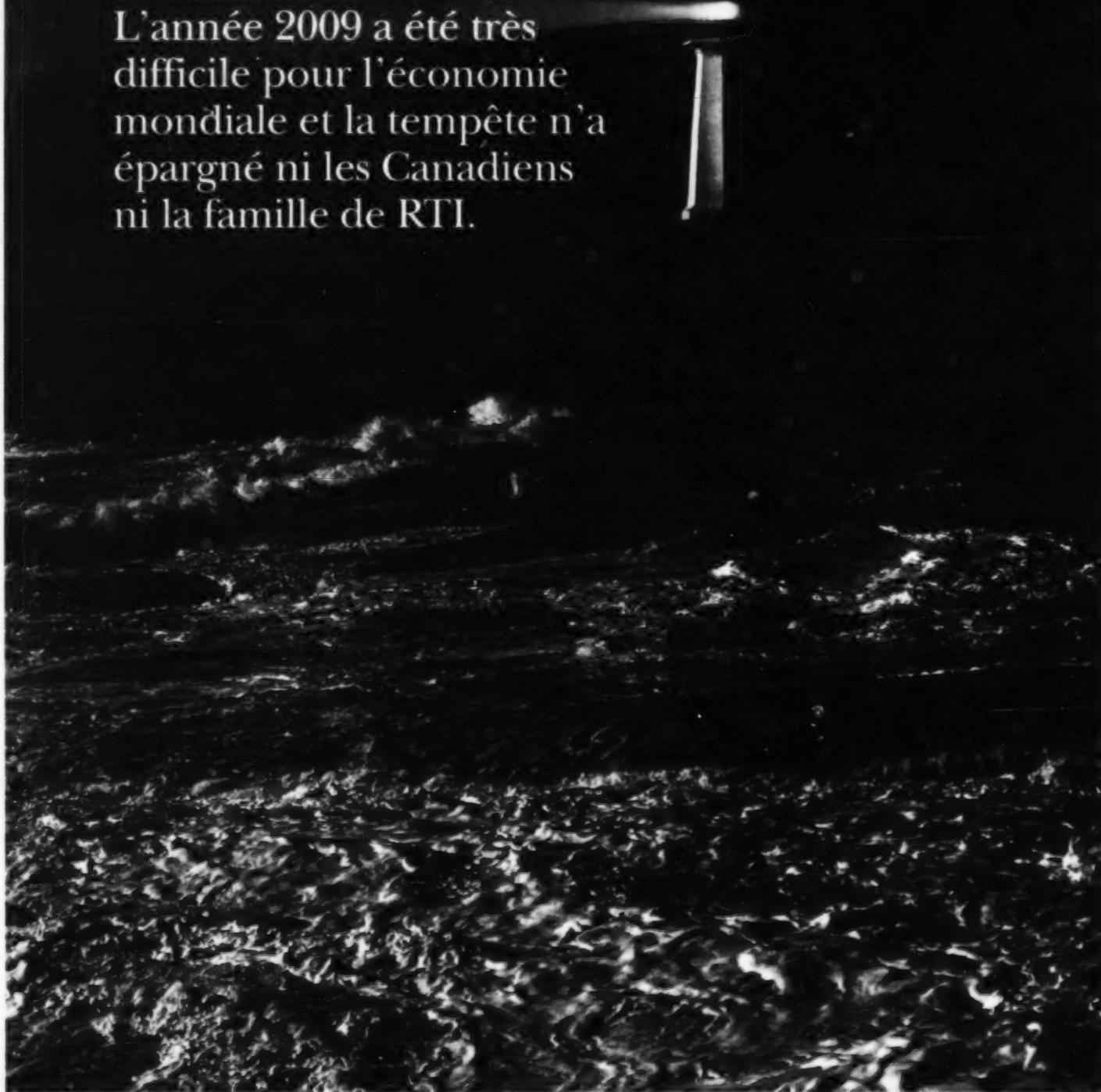
Je remercie personnellement le nouveau président du Conseil, M. Bud Smith, dont l'intuition et l'expérience à Ottawa ont été très utiles pour RTI en cette période difficile. Enfin, je tiens à exprimer ma reconnaissance à tous les administrateurs qui ont si bien travaillé en vue de faire de RTI une solide entreprise.

Nous entamons 2010 avec optimisme, ce qui aurait été impensable il y a à peine 120 jours.



Le président,  
George Dorsey

L'année 2009 a été très difficile pour l'économie mondiale et la tempête n'a épargné ni les Canadiens ni la famille de RTI.



# Faits saillants de 2009

Figure 1 : Rendement financier de RTI en 2009

(en milliers \$CAD)	2009	2008	Écart	Écart (%)
Total des revenus	25,047	24,744	303	1%
Revenu du terminal	25,040	24,623	417	2%
Revenu de placement	7	121	(114)	-94%
Les dépenses d'exploitation <sup>(1)</sup>	21,044	23,512	(2,468)	-10%
Benefice net d'exploitation	4,003	1,232	2,771	225%
(1) exclut l'amortissement				

## Exploitation

Les buts de RTI pour 2009 consistaient à faire fond sur l'efficacité opérationnelle, à réduire les coûts des intrants à établir des relations à long terme avec nos précieux clients et ce, tout en continuant de fournir à nos employés un milieu de travail sûr et enrichissant. L'année a débuté de façon précaire car RTI n'était pas à l'abri de la récession qui s'est emparée de l'économie mondiale. Au cours des six premiers mois de 2009, les volumes de manutention du terminal ont été très touchés, ce qui a restreint la production de revenus. En fait, un seul tiers des revenus a été généré entre janvier et juin de cet exercice. Notre personnel a démontré toute sa valeur pendant cette période, travaillant admirablement malgré les incertitudes.

Heureusement, la situation a été tout à fait à l'opposé durant le deuxième semestre et la Compagnie a enregistré une augmentation de 225 p. 100 du bénéfice d'exploitation à la fin de l'exercice par rapport à 2008. Cette énorme progression a été réalisée malgré la réduction de l'ensemble des volumes de manutention de trains et de navires, respectivement de 13 et 14 p. 100 comparativement à l'année précédente. Les objectifs que la Compagnie s'était fixés pour 2009 ont eu une influence positive sur le bénéfice net et l'augmentation de 225 p. 100 était un résultat net de l'efficacité accrue de l'exploitation, de la réduction de l'ensemble des dépenses d'exploitation et de l'amélioration des taux de débit.

## Revenus

Figure 2 : Revenus par source en 2009

(en milliers \$CAD)	2009	2008	Écart	Écart (%)
Débit	22,004	22,419	485	2%
Lignes et droits de mouillage	676	721	(45)	-6%
Prime de célérité	672	1,508	(836)	-55%
Entreposage et autres frais	788	(25)	813	3252%
Revenu total du terminal	25,040	24,623	417	2%
Revenu de placement	7	121	(114)	-94%
Total des revenus	25,047	24,744	303	1%

### Débit

Les revenus des produits charbonniers représentaient 81 p. 100 de l'ensemble des revenus du terminal, le coke de pétrole représentant 15 p. 100 et les granules de bois 4 p. 100. Les produits du débit ont totalisé 22,9 millions \$. En 2009, la moyenne des produits de débit par tonne (déchargée et expédiée) a augmenté de 18 p. 100, passant de 5,07 \$ en 2008 à 5,98 \$. Les taux de débit négociés varient selon le client et divers facteurs, dont la durée du contrat et les volumes annuels minimums garantis.

### Lignes et droits de mouillage

Chaque navire qui est chargé au terminal verse des droits de lignes et de mouillage. Les produits des lignes sont des droits fixes par navire, alors que les négociés des droits de mouillage varient selon la taille du navire et la période passée à quai. Les droits de lignes et de mouillage conjugués ont légèrement diminué pour s'établir à 676 000 \$.

### Célérité

Ridley Terminals Inc. gagne des primes de célérité lorsque le temps nécessaire au chargement d'un navire est inférieur au délai de staries accordé. Si le temps pris pour de chargement dépasse les staries accordées, la Compagnie verse alors une indemnité de surestaries au navire. La Compagnie gagne une prime de célérité pour la plupart des navires chargés. En 2009, elle a gagné 672 000 \$ en revenus nets de célérité pour 80 navires chargés par rapport à 1,5 million \$ pour 81 navires en 2008. Cette baisse de 55 p. 100 découle des importantes coupures du fret maritime durant la période visée par ce rapport.

### Revenu de placement

RTI a enregistré un revenu de placement d'environ 7 000 \$ en 2009, soit une forte régression par rapport à 2008. Cette baisse est attribuable à une faiblesse sans

precedent des taux d'intérêt et au fait que la Compagnie puisait à même ses réserves de trésorerie pendant la première moitié de l'année, alors que les expéditions de volumes d'expéditions et la production de revenus subissaient les contrecoups de la conjoncture.

#### Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation ont diminué de 2,5 millions \$ ou 10 p. 100 en 2009 comparativement à la période de référence précédente. Même sans tenir compte des indemnités de départ de 2008, la Compagnie a réussi à diminuer les dépenses globales d'environ 5 p. 100. La direction est reconnaissante aux employés de RTI [de] leurs efforts, surtout durant une période où les volumes manutentionnés étaient faibles et où il a fallu prendre des décisions difficiles en vue de réduire le flux des dépenses.

Le tableau et le graphique suivants contiennent les principales composantes des dépenses de RTI.

Figure 3 : Dépenses d'exploitation en 2009 c. 2008

			Ecart	Ecart
(en millions SCAD)	2009	2008	(\$)	(%)
Salaires, paies et avantages	11,268	12,526	(1,258)	-10%
Gestion et entretien du matériel	2,132	1,838	294	+16%
Location à bail	2,061	1,911	150	+8%
Services contractuels et professionnel	1,878	1,702	176	+10%
Services de gestion	1,035	1,326	(291)	-22%
Services publics	975	1,086	(111)	-10%
Impôts municipaux	812	914	(102)	-11%
Assurance	501	458	43	+9%
Bureau	440	450	(11)	-2%
Indemnité de départ	(58)	1,301	(1,359)	-104%
Total des dépenses d'exploitation <sup>(1)</sup>	21,044	23,512	(2,468)	-10%

(1) exclut l'amortissement

Figure 4 : Ventilation des dépenses d'exploitation - 2009



#### Salaires, traitements et avantages

Les salaires, traitements et avantages conjugués représentent le principal poste de dépenses de la Compagnie, soit 53 p. 100 ou 11,3 millions \$ en dépenses d'exploitation en 2009. Comparativement à la période de référence précédente, RTI a enregistré une baisse de près de 1,3 million \$ ou 10 p. 100, ce qui a par conséquent réduit le calendrier d'exploitation et le niveau de dotation temporairement durant une partie de l'année.

La convention collective de la Compagnie prévoit des augmentations salariales deux fois l'an, d'après l'augmentation de l'Indice des prix à la consommation (IPC) pour Vancouver.

#### Avantages

Ridley Terminals Inc. a un programme complet d'assurance-maladie comprenant : l'assurance-vie, l'assurance invalidité de longue durée (ILD), des prestations d'assurance-maladie complémentaire et l'assurance soins dentaires. L'assurance-vie et l'assurance ILD sont déterminées selon le salaire ou le traitement de chaque employé. Elles varient aussi selon la moyenne d'âge des effectifs et, dans une moindre mesure, selon le bilan des réclamations faites à la Compagnie. La moyenne d'âge des effectifs de Ridley Terminals Inc. augmente depuis plusieurs années. Toutefois, il y a eu une légère diminution en 2009, quatre employés de longue date ayant pris leur retraite durant la période de référence et ce, après environ 23 ans de loyaux services à la Compagnie.

Les taux d'assurance-maladie complémentaire et d'assurance soins dentaires, qui sont établis selon le bilan des réclamations faites à la Compagnie, augmentent, par employé, depuis quelques années. Cependant, la Compagnie a décidé de changer de fournisseur de régime, ce qui a réduit les coûts des avantages par employé, mais sans incidence sur le niveau des services fournis.

#### Avantages prévus par la loi

Les avantages prévus par la loi comprennent la portion de la Compagnie au Régime de pensions du Canada (RPC) et les primes d'Assurance-emploi (AE), ainsi que les primes versées à la Commission des accidents du travail (CAT). Les primes du RPC et de l'AE sont fondées sur les taux fixés par l'Agence du revenu du Canada. Le taux du RPC est demeuré à 4,95 p. 100 et celui de l'AE à 1,73 p. 100 en 2009. Les taux de la CAT sont établis en fonction de toute l'industrie et ils ont diminué au cours des dernières années. La fiche de sécurité de la Compagnie a une incidence sur le taux global de la CAT et l'excellente fiche de sécurité de RTI a réduit davantage les taux en 2009, qui se chiffraient à 0,83 p. 100 par rapport à 1,01 p. 100 en 2008.

### *Prime de rendement*

Comme gratification, Ridley Terminals Inc. verse une prime de rendement à presque tous les employés. Collectivement, les bonus équivalent à la moitié des revenus nets des primes de célérité gagnées par la Compagnie. La prime de rendement permet d'encourager le personnel à charger les navires rapidement et efficacement. En 2009, les primes se chiffraient à 335 959 \$, une baisse de 55 p. 100 par rapport à 2008. Cette diminution est attribuable à la baisse marquée des taux de surestaries/célérité, surtout durant la première moitié de 2009.

### *Autres frais*

Plusieurs autres frais sont compris dans la catégorie des salaires, traitements et avantages, dont les coûts du recrutement et de la réinstallation des nouveaux employés, les frais de formation, le programme d'incitation à la performance pour les gestionnaires et les allocations pour les outils et la condition physique.

### **Exploitation et maintenance du matériel**

Les frais d'exploitation et de maintenance du matériel ont augmenté d'environ 300 000 \$ ou 16 p. 100 en 2009, s'établissant à 2,1 millions \$ par rapport à 1,8 million \$ en 2008. La principale dépense dans ce domaine consistait au remplacement d'une courroie de 1 400 mètres dans le parc à charbon, au coût de 450 000 \$. Les dépenses augmenteront à mesure que l'installation prendra de l'âge.

### **Loyer de l'emplacement**

Un loyer par tonne est versé à l'Administration portuaire de Prince Rupert (APPR). Le bail initial de 25 ans a été prolongé de 30 ans, expirant le 31 mars 2039, et il comprend une option de reconduction de 20 ans. L'entente renouvelée inclut une augmentation de la tarification, ainsi que l'établissement d'une garantie de loyer annuel minimum. Le loyer total est passé de 1,9 million \$ en 2008 à 2,1 millions \$ en 2009, une augmentation de 8 p. 100 sur les volumes de charbon à la baisse. Les frais versés à l'APPR doivent augmenter de plus de 50 p. 100 en 2010 en raison de l'augmentation prévue des volumes et des frais de location considérables par tonne en vertu du nouveau bail.

### **Services contractuels et professionnels**

Les services fournis par des tiers ont augmenté de 10 p. 100 entre 2008 et 2009, les principales composantes étant les services de consultation, contractuels et juridiques. RTI a retenu les services d'une firme d'ingénierie qui a étudié la condition structurale du terminal en 2009. Les services de tiers ont été requis pour plusieurs projets potentiels de diversification potentielles des produits et des frais juridiques ont été engagés pour la négociation du renouvellement du loyer de l'emplacement et des contrats avec les clients.

### **Services de gestion**

RTI a retenu les services d'Edgewood Holdings LLC en 2008 pour gérer le terminal. Il y a eu une baisse de 22 p. 100 des dépenses en services de gestion durant la période de référence, comparativement à 2008. Le contrat est en dollars américains et RTI a bénéficié d'un meilleur taux de change compte tenu de l'augmentation graduelle de la valeur du dollar canadien durant l'année.

### **Services publics**

Les plus importants frais de services publics de la Compagnie consistent aux frais d'électricité et ensuite de gaz naturel. Ces frais ont diminué de 1,09 million \$ en 2008 à 0,98 million \$ en 2009 en raison de la réduction des volumes manutentionnés.

### **Assurance**

Ridley Terminals Inc. souscrit une assurance tous risques et biens. La Compagnie se fie aux conseils de son courtier, Aon Reed Stenhouse, en matière de protection et de choix de compagnies d'assurance pour obtenir les polices requises. Les frais d'assurance ont augmenté, passant de 0,46 million \$ en 2008 à 0,50 million \$ en 2009.

### **Bureau**

Les dépenses de bureau comprennent de nombreuses composantes dont les fournitures de bureau, les cotisations à des associations ainsi que les acquisitions d'articles de TI ne paraissant pas à l'inventaire des immobilisations. Dans l'ensemble, ces dépenses ont diminué de 2 p. 100 en 2009 par rapport à 2008.

### **Clientèle**

Les répercussions du ralentissement économique de la fin de 2008 se sont poursuivies durant la première moitié de 2009 et RTI a dû réduire ses heures d'exploitation pendant un certain temps. La Compagnie a remué ciel et terre en vue d'amoindrir l'incidence de cette mesure sur sa clientèle, mais il va sans dire que certaines de ses difficultés sont devenues un problème collectif. Le Conseil, la direction et le personnel de RTI tiennent à remercier les clients de leur compréhension et d'avoir facilité le processus durant cette période.

Le Terminal a enregistré une hausse considérable des volumes manutentionnés durant la deuxième moitié de 2009, plus précisément pendant les quatre derniers mois de l'année, et il a repris un horaire d'exploitation de tous les jours, 24 heures sur 24.

Voici une mise à jour pour 2009 en ce qui concerne la clientèle:

- Un renouvellement de notre relation à long terme avec Husky
- Une première expédition de coke de pétrole de PetroCanada (maintenant Suncor) à bord d'un navire



- L'établissement d'un contrat à long terme avec Coal Valley Resources Inc.
- Une augmentation de plus de 100 p. 100 des expéditions de granules de bois (de Houston Pellets). RTI prévoit élargir son empreinte prochainement en ce qui a trait à cette marchandise.

## Les gens

RTI a signé, en mai 2008, une nouvelle convention collective de sept ans avec la section locale 523 de l'ILWU. Cela a créé un milieu de travail où les non-gestionnaires travaillent avec les gestionnaires en vue d'améliorer sans cesse le rendement. L'entente prévoit des augmentations salariales de 5 p. 100 les première et septième années de la convention, ainsi que des augmentations selon l'IPC de la deuxième à la sixième année. Les effectifs du Terminal sont passés de 89 employés à la fin de 2008 à 93 employés un an plus tard.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le Terminal a diminué ses heures d'exploitation pendant un certain temps en 2009 et il a donc dû également réduire ses effectifs. La Compagnie n'a pas pris cette décision à la légère, car chaque employé est précieux. Heureusement, le ralentissement de la manutention des volumes ne s'est pas prolongé et le Terminal a pu reprendre un plein horaire d'exploitation et revenir à ses effectifs habituels. Le Conseil et la direction sont reconnaissants aux employés de RTI de leurs efforts et de leur dévouement, car ils ont travaillé admirablement pendant ce ralentissement imprévu.

## Collectivité

En 2008, Ridley Terminals et la Coast Tsimshian, qui comprend les Premières nations Lax Kw'alaams et Metlakatla, ont signé un protocole d'entente historique qui a été suivi de la signature d'un accord de possibilités d'affaires en juin 2009. Par suite de la signature historique du protocole d'entente et de l'accord de possibilités d'affaires, Ridley Terminals et la Coast Tsimshian ont formé un Comité mixte de mise en œuvre qui administre les accords. Le premier mandat du comité consistait à établir un dialogue entre les participants et à créer un échange d'idées entre les parties. Ce comité se réunit régulièrement afin de surveiller les progrès de nos questions communes.

et de déterminer les possibilités à mesure que nous élaborons nos objectifs d'avenir. Une étroite relation de travail s'est formée entre Ridley Terminals et la Coast Tsimshian. Nous croyons que le comité établira de réelles possibilités de développement d'affaires dans l'intérêt commun de Ridley Terminals et de la Première nation Coast Tsimshian.

## Ressources

En 2009, le Terminal a remplacé une des deux principales courroies du parc, d'une longueur de 1 400 mètres. Cette courroie a été réparée à quelques reprises, mais elle avait atteint un point où il ne servait plus à rien de la réparer. On a aussi remplacé une cabine de chargement de navires et fait l'acquisition d'une rampe de chargement de navires pour les granules de bois. Le Terminal prendra possession de ces immobilisations au début de 2010. Les ressources ont été consacrées à la recherche et à la diversification de produits à RTI, l'objectif étant d'élargir dans un avenir rapproché la gamme de produits manutentionnés au Terminal. Durant cette période, on songe aussi à élargir l'empreinte du Terminal en ce qui a trait aux granules de bois, car l'intérêt envers la production et l'exportation de ce produit continue d'augmenter dans la région.

## Environnement

RTI est certifié conforme à la norme ISO 14001 en vue de respecter l'environnement. RTI a fait l'objet d'une vérification ISO externe en juillet 2008, qu'elle a réussi, et elle a obtenu le renouvellement de sa certification à la norme 14001 pour une autre période de trois ans.

## Santé et sécurité

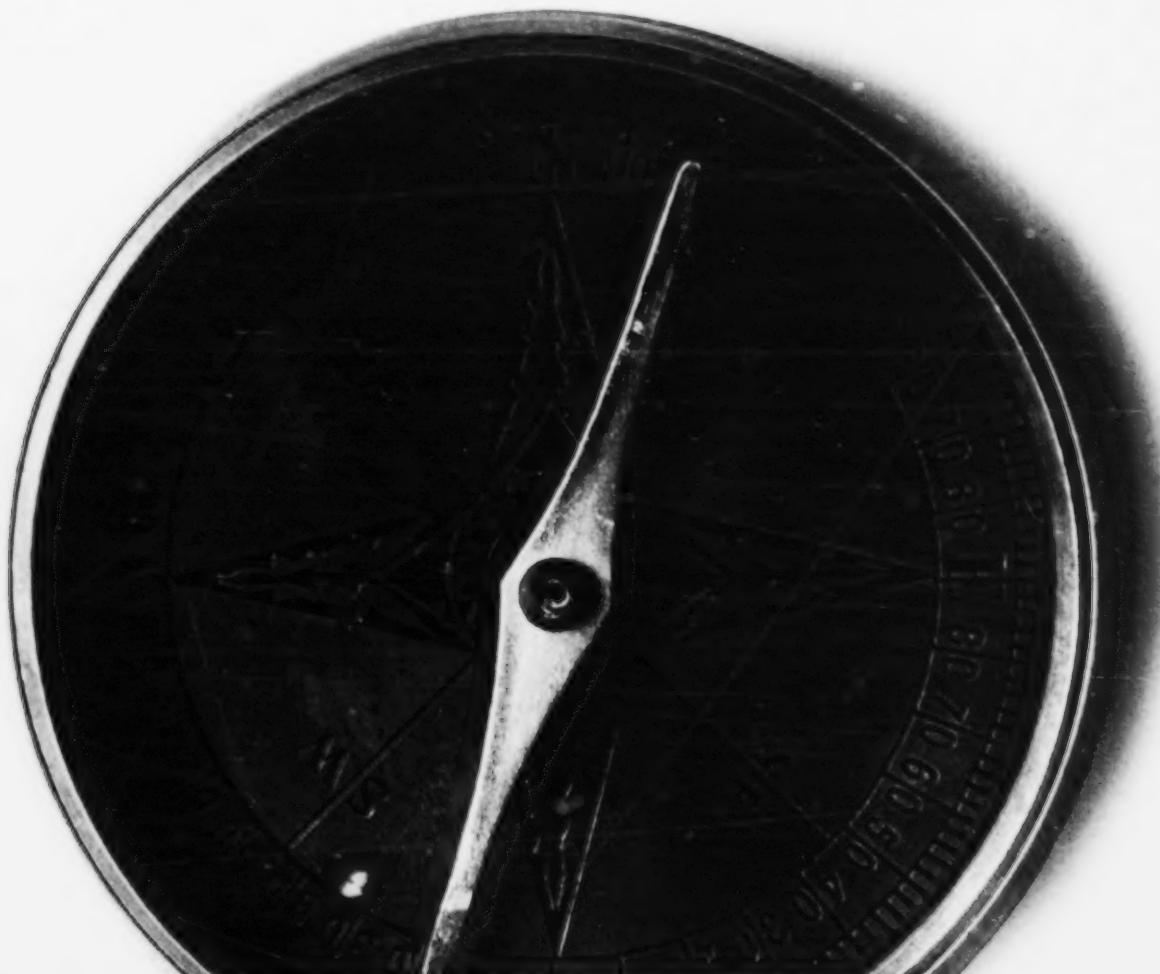
Le système de santé et de sécurité de RTI est certifié conforme à la norme OHSAS 18001. La certification de RTI a été renouvelée pour une autre période de trois ans en juillet 2008. RTI a eu une excellente performance en matière de sécurité en 2009 : seulement trois accidents enregistrés et aucun accident entraînant une perte de temps.

# Cap sur 2010

## Exploitations

En 2010, nos buts consisteront notamment à:

- continuer de faire fond sur les économies pour la manutention des wagons et des navires;
- augmenter notre capacité de manutention des granules de bois;
- étudier les possibilités de manutention de vrac liquide en utilisant notre système actuel d'entreposage et de manutention de liquides d'une capacité de 40 000 tonnes métriques; nous nous concentrerons sur le soufre, la soude caustique et d'autres marchandises en vrac liquide;
- entreprendre un processus de trois ans pour remplacer l'équipement mobile lourd vieillissant du Terminal;
- commencer les longs travaux de réparation et de peinture du support gros-œuvre du Terminal, travaux qui s'échelonneront sur plusieurs années;
- élaborer et planifier davantage la rénovation et l'amélioration de l'appareillage lourd et de l'infrastructure.



## Clientèle

RTI est consciente que la satisfaction de sa clientèle est un important élément du succès à long terme du Terminal. Un programme d'entretien minutieux et efficace, ainsi que la modernisation de l'équipement de l'installation en soi déterminent aussi la réussite soutenue du Terminal. Les besoins à haute intensité de capital d'une installation de cette envergure et de cet âge sont de taille, mais réalisables. RTI a dû augmenter ses frais de manutention à des niveaux concurrentiels avec ceux d'autres installations en vue de générer les ressources nécessaires pour continuer d'offrir un service de haut niveau. Ces nouveaux taux sont mis en vigueur à mesure que les contrats existants expirent ou que de nouveaux contrats sont signés. RTI s'engage envers ses clients et elle estime qu'il sera mutuellement avantageux de procéder à la rénovation/modernisation de son équipement et de son infrastructure au cours des années à venir. RTI croit fermement que ses clients ont des assises financièrement viables, car les taux contractuels et au comptant pour leurs marchandises se situent à des niveaux sans précédent. De plus, les taux offerts et négociés demeurent très raisonnables et l'appui s'est poursuivi et il a élargi les activités dans la région.

La direction a mis l'accent sur l'accroissement des revenus afin de générer suffisamment de fonds, d'offrir une valeur à la population canadienne et de gérer les besoins de l'installation pour lui permettre de servir la clientèle. Les besoins de RTI consistent notamment en ce qui suit :

- le remplacement/la maintenance de l'infrastructure
- l'augmentation des redevances portuaires
- les améliorations à la qualité et à la fiabilité du service
- l'augmentation des besoins liés à la retraite en raison de la crise financière

Les conditions commerciales satisfont rarement les contreparties, mais nous croyons que les ententes que nous venons de négocier et les discussions en cours auront une issue positive pour toutes les parties concernées, car :

Ridley est un élément-clé de la chaîne d'approvisionnement et nos clients jugent que le Terminal est précieux pour la croissance de leur entreprise; nous nous aiderons mutuellement à prospérer au cours de la prochaine décennie;

- les prix actuels du charbon, bien que considérablement inférieurs aux niveaux élevés de 2008, demeurent relativement hauts par rapport aux normes antérieures;
- les volumes de débit prévus en 2010 et au-delà mettront à l'épreuve la capacité opérationnelle actuelle de RTI, qui devra faire des investissements considérables en vue de répondre à la demande.

## Les gens

Ridley a continué d'augmenter le nombre de ses employés, qui est passé de 77 en 2007 à 93 au début de 2010. RTI prévoit accroître ses effectifs à mesure que les volumes augmenteront, à court et à long terme. Il faudra aussi d'autres employés pour faire fonctionner l'installation de vrac liquide du terminal, une fois établi l'accord de travail.

La Compagnie améliorera et élargira ses programmes de formation en 2010, fournissant une meilleure connaissance pratique et une sensibilisation en ce qui a trait aux nombreux aspects de l'environnement interne et externe du Terminal.

## Ressources

La Compagnie prévoit améliorer l'installation et son équipement en vue d'augmenter les activités et l'utilisation des immobilisations. RTI prendra possession d'une nouvelle cabine de chargement de navires et d'une rampe de chargement de navires pour les granules de bois. Un des deux bulldozers D9 vieillissants sera remplacé en 2010 et un long programme de réparation et de peinture de la structure débutera. À plus petite échelle, la Compagnie prévoit remplacer les véhicules de service qui sont désuets et nécessitent beaucoup d'entretien, ajouter une grue sur camion de huit tonnes et améliorer l'inventaire des pièces de rechange essentielles.

## Rentabilité

RTI s'efforce d'apporter des améliorations dans les nombreux domaines qui rehaussent la rentabilité, tout en accordant la priorité à la sécurité. Voici certaines des mesures prises par la Compagnie :

- améliorer les économies d'exploitation
- améliorer le rendement du service
- créer une valeur pour le client
- manutentionner d'autres produits que le charbon, le coke de pétrole et les granules de bois
- améliorer les frais à la clientèle
- accroître les services facturables.

Ridley continuera de se concentrer sur toutes les possibilités afin de maximiser l'utilisation efficiente et efficace des immobilisations, de promouvoir la croissance des volumes du terminal et ce, dans le but de renforcer l'équipe et le milieu de travail de Ridley.

## Normes internationales d'information financière

RTI passera, à compter de 2011, des Principes comptables généralement reconnus au Canada aux Normes internationales d'information financière (IFRS). La Compagnie a retenu les services de KPMG et elle prépare un plan de transition qui comprend les chiffres de 2010 à des fins de comparaison. RTI conservera deux jeux de livres pour l'année civile 2010 et elle débutera uniquement à compter du 1er janvier 2011 la reddition de compte en vertu des IFRS. Les principaux éléments d'inquiétude pour RTI sont les rapports sur les immobilisations, les ententes concernant la rémunération et les avantages sociaux, ainsi que les obligations liées à la mise hors service d'immobilisations de la Compagnie. Comme l'explique l'état financier de ce rapport annuel, RTI manque à l'heure actuelle de complexité financière, ce qui élimine par conséquent certaines inquiétudes particulières en vertu du processus de conversion aux IFRS.

## Collectivité

RTI jouit d'une relation solide avec les collectivités environnantes et elle a l'intention de consolider cette relation en participant davantage aux initiatives et activités de bienfaisance locales.

La Compagnie est consciente qu'elle doit offrir un appui plus important dans la région, qu'il s'agisse d'emploi direct, de participation à des projets d'immobilisations ou à des initiatives de bienfaisance et d'éducation. RTI a établi la prémissse de l'inclusion de la collectivité locale en signant, en 2008, un protocole d'entente avec la communauté de la Première nation Coast Tsimshian, ainsi que l'Accord sur les possibilités d'affaires avec les bandes des Premières nations Law Kw'alams et Metlakatla, en 2009. Ces ententes prévoient des ressources éducationnelles et des possibilités d'affaires pour la collectivité locale.

La signature, en 2009, d'un bail foncier de 30 ans avec l'Administration portuaire de Prince Rupert sous-entend que RTI doit agir comme bon intendant de la communauté environnante et de son milieu.

## Santé et sécurité

Le maintien de normes rigoureuses en matière de santé et de sécurité a toujours constitué une valeur centrale à Ridley. La Compagnie a élaboré une position sur la gestion de la santé et de la sécurité en 2009 et elle cherche ainsi à maintenir et à promouvoir un environnement de travail de qualité et sécuritaire.

## Marché

La croissance générale de l'économie mondiale demeure incertaine à court terme, mais cela dépend de l'analyste qui fait les prévisions et aussi de la région ou même du jour où se font ces prévisions. Cela étant dit, les marchandises que Ridley Terminal manutentionne ont augmenté considérablement et selon les estimations actuelles, les volumes de débit de RTI durant l'année civile 2010 seront les plus élevés en 10 ans.

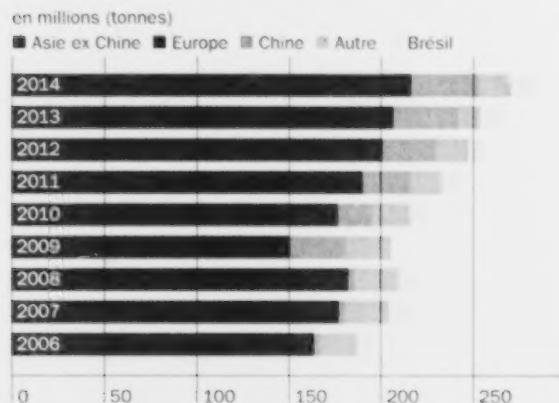
Les statistiques de la Chine indiquent que les activités de construction seront à la hausse au cours des prochains mois et le Japon et la Corée du Sud ont enregistré de bonnes augmentations de la production industrielle durant la dernière moitié de 2009 et au début 2010. Ces trois régions sont les principales destinations pour les marchandises en partance de RTI et elles font partie intégrante de la réussite de RTI.

À mesure que la demande mondiale de marchandises en vrac augmente, cela aura une influence directe sur le volume que RTI reçoit de ses clients actuels de RTI ainsi que de clients non habituels, car les terminaux à vrac d'Amérique du Nord sont aux prises avec des problèmes de congestion et certains produits doivent être réacheminés depuis les terminaux n'ayant pas la capacité nécessaire. La situation existe déjà : des installations de manutention de vrac de Vancouver fournissent des services à des régions américaines qui n'ont pas l'habitude de faire transiter leur produit par ce port, ce qui exerce une pression sur une plaque tournante déjà soumise à un stress. RTI a récemment reçu des appels de clients potentiels souhaitant faire transiter leur produit par le Terminal afin d'avoir accès à une porte de transport fiable et libre de congestion. RTI ne mise pas pour l'instant sur ces demandes, mais il est fort possible que des ententes de services puissent être établies dans un avenir rapproché.

## Charbon

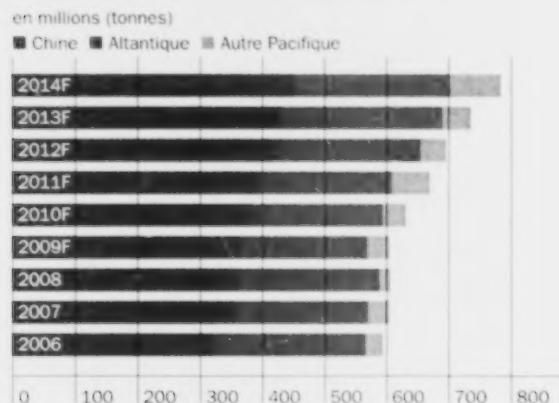
Le charbon est de loin la principale marchandise manutentionnée par le Terminal et il représente 81 p. 100 de l'ensemble des volumes en 2009. Les principales sous-composantes de RTI sont le charbon métallurgique, qui sert à la production d'acier, et le charbon thermique pour la production d'énergie. La production d'acier est en hausse, à l'instar de la demande de charbon métallurgique. Les prix des contrats du charbon métallurgique se situaient en moyenne à 128 \$US la tonne durant l'année charbonnière précédente, et les récents contrats de charbon pour trois mois (avril à juin) ont été signés à 200 \$US la tonne. Surpassé seulement dans les contrats de 2008, ce prix est donc le deuxième plus élevé à ce jour. La demande de charbon métallurgique transporté par voie d'eau est à la hausse; elle se chiffrait à près de 200 millions de tonnes réelles en 2006 et devrait atteindre 285 millions de tonnes prévues d'ici à 2014 (voir le graphique suivant).

**Figure 5 : Demande mondiale de charbon métallurgique transporté par voie d'eau (Source: Macquarie Commodities Research)**



L'énergie à base de charbon représente 40 p. 100 de l'ensemble du rendement énergétique mondial et est considérée comme un approvisionnement sûr pour les demandes futures d'énergie. On estime qu'on dispose de réserves de 130 ans pour l'approvisionnement en charbon, en fonction des taux de consommation actuels dans le monde entier. La demande de charbon thermique transporté par voie d'eau est à la hausse : elle est passée de 587 millions de tonnes réelles en 2006 et devrait atteindre près de 765 millions de tonnes prévues d'ici à 2014 (voir le graphique suivant). Les préoccupations environnementales sont atténues par les progrès techniques actuels qui réduisent de 40 p. 100 les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport aux usines d'énergie charbonnière du 20<sup>e</sup> siècle.

**Figure 6 : Demande mondiale de charbon thermique transporté par voie d'eau (Source: Macquarie Commodities Research)**



Les divers programmes de stimulation mondiaux créés en 2009 se poursuivront en 2010, favorisant la croissance des produits industriels comme l'acier et augmentant la demande de charbon métallurgique. Cela entraînera aussi un accroissement de la demande de marchandises liées à l'énergie, comme le charbon thermique. La Chine, qui jusqu'à l'an dernier était un exportateur net de charbon, est devenue un importateur net en raison de la demande intérieure accrue.

### Coke de pétrole

Le coke de pétrole sert de matière de base dans les fours à coke de l'industrie sidérurgique. Comme nous l'avons déjà souligné, la production d'acier a augmenté, ce qui crée une demande accrue de ce produit. Toutefois, les volumes de RTI continueront d'augmenter si la production prend de l'essor, que la valeur marchande du coke de pétrole demeure supérieure à 90 \$ la tonne FOB s'accroît, que la valeur marchande du coke de pétrole demeure supérieure à 90 \$ la tonne FOB navire à RTI et que la logistique portuaire s'améliore. RTI manutient le coke de pétrole de trois installations et elle pourrait obtenir des contrats de volumes d'une quatrième installation vers le milieu ou la fin de 2010.

### Granules de bois

Les granules de bois sont un carburant propre et pratique, neutre en CO<sub>2</sub>, produit à partir de sciures et de copeaux de rabotage et comprimés sous haute pression sans colle ni autres additifs.

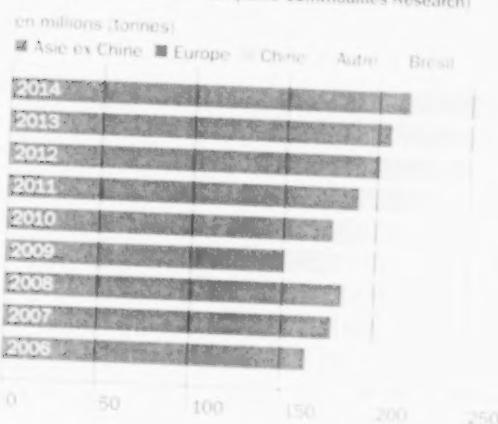
La production de granules de bois est dictée par la disponibilité de fibre abordable en C.-B. (provenant principalement des dommages causés par les insectes) et par la demande de carburants d'énergie verte dans les pays signataires du protocole de Kyoto. En 2008, près de 10 millions de tonnes de granules ont été produits dans le monde entier et cette production devrait doubler au cours des quatre ou cinq prochaines années, selon Wood Resources Quarterly.

On prévoit aménager plusieurs installations de granules de bois dans la région logistique de RTI et agrandir la capacité d'entreposage de granules de bois du Terminal, ce qui fera de RTI une destination idéale pour les clients voulant expédier leurs produits.

### Vrac liquide

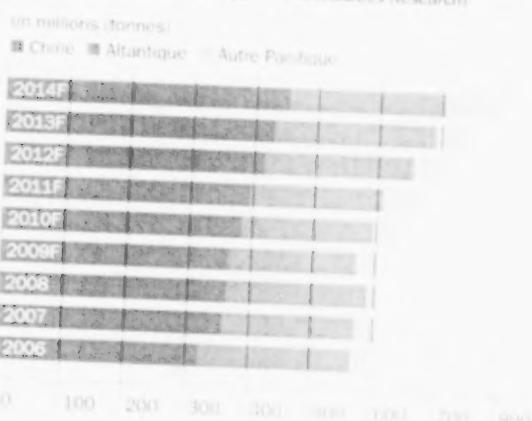
RTI est propriétaire d'une installation de manutention du vrac liquide dont l'aménagement est presque terminé et qui comprend deux réservoirs de stockage de 20 000 tonnes métriques. RTI s'est efforcée de trouver un partenaire compatible pour le transport de vrac liquide au Terminal. Des possibilités de partenariats se dessinent à l'horizon et RTI pourrait recevoir la première expédition de vrac liquide en 2011. Cela diversifiera davantage la gamme de produits que la Compagnie manutient et augmentera par le fait même l'utilisation générale de l'installation.

Figure 5 : Demande mondiale de charbon métallurgique transporté par voie d'eau (Source: Macquarie Commodities Research)



L'énergie à base de charbon représente 40 p. 100 de l'ensemble du rendement énergétique mondial et est considérée comme un approvisionnement sûr pour les demandes futures d'énergie. On estime qu'on dispose de réserves de 130 ans pour l'approvisionnement en charbon, en fonction des taux de consommation actuels dans le monde entier. La demande de charbon thermique transporté par voie d'eau est à la hausse : elle est passée de 587 millions de tonnes réelles en 2006 et devrait atteindre près de 765 millions de tonnes prévues d'ici à 2014 (voir le graphique suivant). Les préoccupations environnementales sont atténues par les progrès techniques actuels qui réduisent de 40 p. 100 les émissions de CO<sub>2</sub> par rapport aux usines d'énergie charbonnière du 20<sup>e</sup> siècle.

Figure 6 : Demande mondiale de charbon thermique transporté par voie d'eau (Source: Macquarie Commodities Research)



Les divers programmes de stimulation mondiaux créés en 2009 se poursuivent en 2010, favorisant la croissance des produits industriels comme l'acier et augmentant la demande de charbon métallurgique. Cela entraînera aussi un accroissement de la demande de marchandises liées à l'énergie, comme le charbon thermique. La Chine, qui jusqu'à l'an dernier était un exportateur net de charbon, est devenue un importateur net en raison de la demande intérieure accrue.

### Coke de pétrole

Le coke de pétrole sert de matière de base dans les fours à coke de l'industrie sidérurgique. Comme nous l'avons déjà souligné, la production d'acier a augmenté, ce qui crée une demande accrue de ce produit. Toutefois, les volumes de RII continueront d'augmenter si la production prend de l'essor, que la valeur marchande du coke de pétrole demeure supérieure à 90 \$ la tonne FOB s'accroît, que la valeur marchande du coke de pétrole demeure supérieure à 90 \$ la tonne FOB navire à RI et que la logistique portuaire s'améliore. RII manutient le coke de pétrole de trois installations et elle pourrait obtenir des contrats de volumes d'une quatrième installation vers le milieu ou la fin de 2010.

### Granules de bois

Les granules de bois sont un carburant propre et pratique, nanti en CO<sub>2</sub>, produit à partir de sciures et de copeaux de rabotage et comprimés sous haute pression sans colle ni autres additifs.

La production de granules de bois est dictée par la disponibilité de fibre abordable en C. B. (provenant principalement des dommages causés par les insectes) et par la demande de carburants d'énergie verte dans les pays signataires du protocole de Kyoto. En 2008, près de 10 millions de tonnes de granules ont été produites dans le monde entier et cette production devrait doubler au cours des quatre ou cinq prochaines années, selon Wood Resources Quarterly.

On prévoit aménager plusieurs installations de granules de bois dans la région logistique de RII et agrandir la capacité d'entreposage de granules de bois du terminal, ce qui fera de RII une destination idéale pour les clients voulant expédier leurs produits.

### Vrac liquide

RII est propriétaire d'une installation de manutention du vrac liquide dont l'aménagement est presque terminé et qui comprend deux réservoirs de stockage de 20 000 tonnes métriques. RII s'est efforcé de trouver un partenaire compatible pour le transport de vrac liquide au terminal. Des possibilités de partenariats se dessinent à l'horizon et RII pourrait recevoir la première expédition de vrac liquide en 2011. Cela diversifiera davantage la gamme de produits que la Compagnie manutient et augmentera par le fait même l'utilisation générale de l'installation.

# Glossaire

## **Charbon métallurgique:**

charbon bitumineux dont les composantes volatiles sont éliminées en le chauffant dans un four à une température pouvant atteindre 2 000 degrés Fahrenheit de sorte que le carbone fixe et les cendres résiduelles se fusionnent et forment du coke et que l'on brûle avec du charbon pulvérisé afin de fabriquer de l'acier

## **Coke de pétrole:**

le coke de pétrole est un solide charbonneux dérivé du processus de craquage des raffineries de pétrole. Le pétrole brut doit être raffiné afin de produire de l'essence et d'autres produits. Un résidu demeure de ce processus, que l'on peut raffiner davantage en procédant à sa cokéfaction à des températures élevées et sous une grande pression. Le produit qui en résulte s'appelle coke de pétrole, une substance dure, semblable au charbon thermique

## **Granules de bois:**

produit mis en boulettes composé de fibres de bois compressé, sans additifs ou agglomérants.

## **ISO:**

Organisation internationale de normalisation : fédération mondiale regroupant plus d'une centaine d'organismes de normalisation dont le secrétariat central se trouve à Genève, en Suisse. Une norme ISO

est une norme internationale publiée par l'ISO. L'ISO 9000, par exemple, est une norme généralement acceptée qui précise les exigences en matière de système de gestion de la qualité. Les normes de gestion environnementale ISO 14000 existent afin de veiller à ce que les produits et les services aient le moins d'impact possible sur l'environnement.

## **OHSAS 18001:**

spécification relative aux systèmes de gestion de la santé et de la sécurité

## **Prime de célérité:**

prime payée pour l'achèvement du chargement d'une cargaison plus rapidement que le délai stipulé ou que le délai habituel. Cette expression s'applique aussi au paiement de ce chargement rapide.

## **Surestaries:**

l'affréteur d'un navire ne doit pas retenir un navire au-delà du délai stipulé ou de la période habituelle pour charger ou livrer la cargaison ou pour appareiller. Les jours qui excèdent les staries (c'est-à-dire les jours alloués pour charger ou décharger la cargaison) s'appellent jours de surestaries. Ce terme s'applique également au paiement de ce retard.

Source: Macquarie Commodities Research



# Déclaration de responsabilité de la direction

Les états financiers ci-joints de Ridley Terminals Inc. et toute l'information contenue dans le rapport annuel de la Compagnie sont la responsabilité de la direction et ils ont été approuvés par le Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les états financiers sont imprécis, car ils comportent des chiffres qui exigent des estimations et qui font appel au jugement. La direction a déterminé ces montants de manière raisonnable. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel concorde avec celle qui se trouve dans les états financiers.

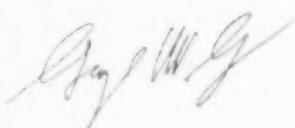
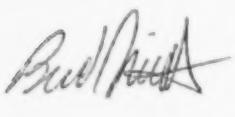
La direction a mis en place un système de contrôles comptables et administratifs internes pour obtenir l'assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les actifs sont protégés.

Le Conseil d'administration de la Compagnie a la responsabilité de garantir que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôles internes. Le Conseil exerce cette responsabilité par l'entremise du Comité de vérification qui est composé de trois personnes qui ne sont pas membres de la direction. Le Comité de vérification se réunit régulièrement avec la direction et avec les vérificateurs externes et internes pour examiner l'étendue et les résultats de la vérification annuelle et pour examiner les états financiers et les questions d'information financière connexes avant de soumettre les états financiers à l'approbation du Conseil d'administration.

Ces états financiers ont été vérifiés de manière indépendante conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada par le vérificateur externe de la Compagnie, soit la vérificatrice générale du Canada. Son rapport est inclus avec les états financiers.

Le président du Conseil,  
B. Smith

Le président,  
G. W. Dorsey



le 19 février 2010



## RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de Ridley Terminals Inc. au 31 décembre 2009 et les états des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, à la *Loi maritime du Canada* et ses règlements et aux statuts et aux règlements administratifs de la Société.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Andrew Lennox, CGA, CMA  
vérificateur général adjoint

Vancouver, Canada  
Le 19 février 2010

# Bilan

31 décembre (en milliers de dollars)

	2009	2008
	\$	\$
<b>BILAN</b>		
<b>ACTIF</b>		
Encaisse	4 450	5 086
Créances (Note 4)	3 557	1 874
Stocks	3 112	3 023
Charges payées d'avance	132	119
Loyer reporté (Note 5)	—	238
	<b>11 251</b>	<b>10 340</b>
Actifs à long terme		
Immobilisations corporelles (Note 6)	10 189	13 085
Actif au titre des prestations constituées (Note 7)	6 127	4 253
	<b>16 316</b>	<b>17 338</b>
	<b>27 567</b>	<b>27 678</b>
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer	2 665	3 337
	<b>2 665</b>	<b>3 337</b>
À long terme		
Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations (Note 8)	2 314	2 247
Apports du gouvernement reportés pour les immobilisations (Note 9)	191	3 012
	<b>2 505</b>	<b>5 259</b>
	<b>5 170</b>	<b>8 596</b>
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		
Capital-actions (Note 10)	136 042	136 042
Surplus d'apport (Note 10)	64 000	64 000
Déficit accumulé	(177 645)	(180 960)
	<b>22 397</b>	<b>19 082</b>
	<b>27 567</b>	<b>27 678</b>
Engagements et éventualités (Notes 11, 12)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Au nom du Conseil

Le président du Conseil

Un administrateur

# État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2009	2008
	\$	\$
<b>Produits</b>		
<b>Produits du terminal</b>	<b>25 040</b>	<b>24 623</b>
<b>Produits financiers</b>	<b>7</b>	<b>121</b>
	<b>25 047</b>	<b>24 744</b>
<b>Charges</b>		
<b>Salaires et avantages</b>	<b>11 268</b>	<b>12 526</b>
<b>Dépréciation de l'actif (Note 6 )</b>	<b>3 116</b>	<b>-</b>
<b>Utilisation et entretien du matériel</b>	<b>2 132</b>	<b>1 838</b>
<b>Loyers (Note 11)</b>	<b>2 061</b>	<b>1 911</b>
<b>Autres services</b>	<b>1 878</b>	<b>1 702</b>
<b>Services de conseil en gestion (Note 13)</b>	<b>1 035</b>	<b>1 326</b>
<b>Services sur le site</b>	<b>975</b>	<b>1 086</b>
<b>Impôts fonciers</b>	<b>812</b>	<b>914</b>
<b>Assurance</b>	<b>501</b>	<b>458</b>
<b>Services et fournitures de bureau</b>	<b>440</b>	<b>450</b>
<b>Amortissement et frais de restauration</b>	<b>393</b>	<b>293</b>
<b>Indemnités de départ</b>	<b>(58)</b>	<b>1 301</b>
	<b>24 553</b>	<b>23 805</b>
<b>Bénéfice net avant la contribution gouvernementale</b>	<b>494</b>	<b>939</b>
<b>Apport du gouvernement (Note 9)</b>	<b>2 821</b>	<b>-</b>
<b>Bénéfice net et résultat étendu</b>	<b>3 315</b>	<b>939</b>
<b>Déficit accumulé au début de l'exercice</b>	<b>(180 960)</b>	<b>(181 899)</b>
<b>Déficit accumulé à la fin de l'exercice</b>	<b>(177 645)</b>	<b>(180 960)</b>

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2009	2008
	\$	\$
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>		
Rentrées de fonds - clients	23 352	26 640
Intérêts reçus	12	128
Sorties de fonds - salariés	(11 743)	(11 784)
Financement des régimes de retraite (Note 7)	(2 691)	(2 353)
Sorties de fonds - fournisseurs	(7 911)	(7 704)
Sorties de fonds - loyers	(1 451)	(1 814)
 Flux de trésorerie liées aux activités d'exploitation	 (432)	 3 113
<b>ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT</b>		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(204)	(807)
Produits de la cession d'immobilisations corporelles	-	(10)
 Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	 (204)	 (817)
<b>ACTIVITÉS DE FINANCEMENT</b>		
Remboursement de l'apport du gouvernement reporté	-	(960)
 Flux de trésorerie liés aux activités de financement	 -	 (960)
 Augmentation nette de l'encaisse	 (636)	 1 336
 Encaisse au début de l'exercice	 5 086	 3 750
 Encaisse à la fin de l'exercice	 4 450	 5 086

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# Notes complémentaires

31 décembre 2009 (les chiffres dans les tableaux sont en milliers de dollars)

## 1. Lois Et Nature Des Activités

La Compagnie, constituée le 18 décembre 1981 en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, exploite une installation de marchandises en vrac sur l'île Ridley à Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le 11 juin 1998, la Loi maritime du Canada a obtenu la sanction royale. Cette loi est entrée en vigueur le 1er novembre 2000. À cette même date, la Loi sur la Société canadienne des ports a été abrogée et la Société canadienne des ports a été dissoute. En vertu de la Loi maritime du Canada, Ridley Terminals Inc. est devenue une société d'État mère nommée dans la partie I de l'annexe III de la Loi sur la gestion des finances publiques. La Compagnie est une société d'État fédérale exemptée de l'impôt sur les revenu.

## 2. Adoption De Principes Comptables

### (a) Écarts d'acquisition et actifs incorporels

Le 1er janvier 2009, la Compagnie a adopté le nouveau chapitre 3064 « Écarts d'acquisition et actifs incorporels » du Manuel de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA). Le chapitre 3064 expose dans le détail les normes de reconnaissance, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels. Il remplace le chapitre 3062 et s'applique notamment aux dépenses liées à la publicité, à la formation, au démarrage ainsi qu'aux activités de recherche et de développement. Les activités de recherche et de développement visent le développement des connaissances. La Compagnie a révisé l'incidence de cette nouvelle norme et estime qu'il n'y a aucun impact matériel sur ses états financiers.

### (b) Produits et charges au cours de la période de pré exploitation – CPN-27

#### *Retrait du CPN-27 :*

Par suite de l'adoption du chapitre 3064 « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », le CPN-27 ne s'applique plus. Par le passé, une charge engagée durant la période de pré exploitation pouvait être reportée dans la mesure où certains critères étaient remplis. Le retrait du CPN-27 n'a eu aucun impact matériel sur les états financiers de la Compagnie.

### (c) Modifications à venir des conventions comptables

Le Conseil des normes comptables du Canada a annoncé que les entités canadiennes ayant une obligation publique de rendre des comptes adopteront les Normes internationales d'information financière (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du

Canada pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011. La Compagnie effectue actuellement la transition vers les IFRS pour la période commençant le 1er janvier 2010 afin de satisfaire à l'exigence d'adoption pour les données correspondantes des exercices précédents.

## 3. Principales Conventions Comptables

Les présents états financiers ont été préparés selon le principe de continuité d'exploitation, selon lequel la Compagnie poursuivra ses activités dans un avenir prévisible et sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses obligations dans le cours normal de ses activités. L'avenir de la Compagnie dépend de la production de trois fournisseurs de charbon, comme l'indique l'information présentée dans la note 14, et également de l'utilisation et de l'entretien adéquats de l'équipement à forte densité de capital selon les limites d'exploitation définies.

Si l'hypothèse de continuité d'exploitation ne se révélait pas appropriée pour les présents états financiers, il serait alors nécessaire de rajuster les valeurs comptables des actifs et des passifs, les produits et les charges présentés, et les catégories du bilan utilisés.

## Estimations comptables

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction procède à des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les montants présentés dans les états financiers et les notes complémentaires. Elles ont un effet sur l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations, la durée de vie utile des immobilisations corporelles et les prestations constituées. Ces estimations sont fondées sur la meilleure connaissance que la direction possède des événements en cours et sur les mesures que la Compagnie pourrait prendre à l'avenir. Les résultats réels pourraient être différents de ces estimations.

## Instruments financiers

La Compagnie a établi les catégories suivantes pour ses instruments financiers :

L'encaisse est désignée comme étant détenue à des fins de transaction, car sa juste valeur peut être déterminée de façon fiable, et elle est évaluée à la juste valeur.

Les créances, classées comme prêts et créances, ainsi que les créanciers et charges à payer, classés comme autres passifs financiers, sont d'abord évalués à leur

juste valeur, puis sont évalués ultérieurement au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Étant donné la nature à court terme des créances, des créateurs et charges à payer, et de la dette bancaire, leur valeur comptable correspond approximativement à leur juste valeur.

#### Constatation des produits

Les revenus de débit sont calculés en multipliant le taux des volumes de débit prévu par contrat par le nombre de tonnes manutentionnées et constituent la majeure partie des produits de la Compagnie. La moitié (50 %) des revenus de débit sont constatés à l'arrivée des produits en vrac au terminal et l'autre moitié au moment du chargement sur le navire.

#### Évaluation des stocks

Les stocks sont composés de fournitures, de matières consommables et de pièces de rechange. Les stocks sont évalués au plus faible du coût moyen et de la valeur de réalisation nette.

#### Dégénération de l'actif à long terme

La Compagnie examine l'actif à long terme lorsque des événements ou des circonstances montrent que la valeur comptable de cet actif pourrait ne pas être entièrement recouvrable. Une moins-value, le cas échéant, est constatée lorsque la valeur comptable d'un actif à long terme n'est pas recouvrable et qu'elle excède sa juste valeur de marché. La juste valeur de marché est calculée en utilisant le processus de valeur actualisée.

#### Amortissement

Le terminal comprend tous les coûts engagés pendant la construction (y compris les coûts associés au génie, à l'administration, aux intérêts, aux assurances et à la location du site) et les immobilisations acquises ultérieurement. Il comprend également la juste valeur du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations. Ce montant est ajouté à la valeur comptable des immobilisations de l'exercice au cours duquel l'obligation est née et il sera amorti sur la durée de vie utile des immobilisations. En 2002, la valeur comptable du terminal a été réduite à la valeur résiduelle minimale recouvrable à son aliénation, soit sa valeur d'exploitation intacte, soit sa valeur de récupération. Exception faite des actifs du terminal de soufre et du terminal de granules de bois, l'amortissement est calculé sur la valeur résiduelle, moins la valeur de récupération, selon la méthode de l'amortissement

linéaire jusqu'en 2024. Le terminal de granules de bois a commencé ses activités en 2007. Son coût est amorti selon la méthode d'amortissement linéaire jusqu'en 2024. La valeur du terminal de soufre a été réduite à la valeur de récupération en 2009 tel qu'il est décrit à la note 6. La construction du terminal n'ayant jamais été terminée, l'amortissement n'a jamais été comptabilisé pour l'actif.

Les autres actifs sont amortis sur leur durée utile estimative selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux annuels suivants :

Machine et matériel	10 % et 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 % et 33 %

#### Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations

La juste valeur du passif au titre de l'obligation liée à la mise hors service d'immobilisations est comptabilisée dans l'exercice au cours duquel elle naît, par exemple au moment de l'acquisition d'un actif. Cette valeur est rajustée par la suite pour tenir compte de tout changement découlant de l'âge, des exigences réglementaires et des révisions de l'échéancier ou du montant de l'estimation initiale des flux de trésorerie non actualisés. Les coûts de mise hors service sont inscrits à l'actif avec la valeur comptable de l'immobilisation et amortis sur la durée de vie de celle-ci. Le passif augmente au fil du temps par des passations en résultat périodiques et diminue par la déduction des coûts réels de mise hors service et de remise en état. Les dépenses liées aux programmes environnementaux en cours sont passées en résultat à mesure qu'elles sont engagées.

#### Régimes de retraite

La Compagnie comptabilise son obligation découlant des régimes de retraite des employés, déduction faite des actifs des régimes. À cette fin, la Compagnie a adopté les méthodes suivantes :

- Le coût des prestations de retraite gagnées par les employés, y compris l'indexation des pensions, est établi par calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires et l'âge de départ à la retraite des employés.
- Pour les besoins du calcul du taux de rendement prévu des actifs des régimes, ces actifs sont évalués à leur juste valeur.

**Lorsque la restructuration d'un régime de retraite entraîne à la fois une compression et un règlement des obligations découlant de ce régime, la compression est comptabilisée avant le règlement.**

L'excédent du gain actuariel net (de la perte actuarielle nette) sur 10 % du montant le plus élevé de l'obligation au titre des prestations constituées et de la juste valeur des actifs des régimes est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs.

L'actif transitoire découlant de l'application initiale de cette méthode est amorti sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs, conformément au chapitre 3461 « Avantages sociaux futurs » du Manuel de l'ICCA.

#### Aide gouvernementale

Comme le gouvernement du Canada est l'actionnaire de la Compagnie, l'aide gouvernementale reçue pour le remboursement des dettes est comptabilisée comme surplus d'apport. L'aide gouvernementale reçue pour le financement des déficits d'exploitation est comptabilisée en résultat. L'aide gouvernementale pour les immobilisations de la Compagnie est reportée et amortie selon la même méthode que pour l'immobilisation connexe.

#### 4. Créesances

##### Créesances au 31 décembre

	2009 (en milliers de dollars)	2008 \$
<b>Créesances</b>		
Clients	3,444	1,739
Autres	113	135
	<b>3,557</b>	<b>1,874</b>

Les autres créances comprennent le montant recouvrable de la TPS, les avances aux employés et des créances diverses.

#### 5. Loyer Reporté

##### Loyer reporté au 31 décembre

	2009 (en milliers de dollars)	2008 \$
<b>Loyer reporté</b>	<b>0</b>	<b>238</b>

En 2005, la Compagnie a conclu un accord avec l'Administration portuaire de Prince Rupert pour prolonger la durée de renouvellement du bail foncier de 20 ans à 30 ans. Dans le cadre de cet accord, la Compagnie a versé à l'avance 550 000 \$ au titre du loyer. Ce paiement à l'avance devait également servir à payer les augmentations futures de l'indice des prix à la consommation, jusqu'à l'échéance du bail initial ayant expiré le 31 mars 2009. Le contrat de location du site a été renouvelé pour 30 ans, à partir du 1er avril 2009 (note 11). Compte tenu du renouvellement, la somme inscrite comme loyer reporté a été amortie pour épuisement et utilisée pour les paiements du loyer actuel.

#### 6. Immobilisations Corporelles

##### Solde des immobilisations corporelles au 31 décembre

	Coût (en milliers de dollars)	Amortissement cumulé \$	2009 Net \$	2008 Net \$
<b>Installations du terminal</b>	239,874	231,328	8,546	8,767
Terminal de souffre	3,696	3,116	580	3,688
Terminal de boulettes de bois	724	36	688	208
Matériel et outillage	2,307	1,980	327	318
Mobilier et matériel de bureau	1,675	1,627	48	104
	<b>248,276</b>	<b>238,087</b>	<b>10,189</b>	<b>13,085</b>

La valeur du terminal de soufre a été réduite à la valeur de récupération de 580 000 \$ en 2009. Les actifs ont été acquis par la Compagnie par suite d'un apport en capital du gouvernement et ont été comptabilisés comme un actif et comme un apport du gouvernement.

reporté pour les immobilisations en 2004 (note 9). Le terminal n'a jamais été mis en service et, par conséquent, il n'a jamais été amorti. Sans un accord actif et des flux de trésorerie connexes, les actifs étaient considérés comme ayant subi une dépréciation. La réduction de la valeur a eu pour effet une comptabilisation en charges de 3 116 000 \$ pendant la période considérée.

### 7. Actif Au Titre Des Prestations Constituées

La Compagnie offre des prestations de retraite à ses employés au moyen de régimes de retraite à prestations déterminées. Ces régimes offrent une pension qui est calculée d'après les 60 meilleurs mois consécutifs ouvrant droit à pension de l'employé, et les pensions sont indexées à raison de 3 % par année.

#### Prestations de retraite au 31 décembre

	2009 (en milliers de dollars)	2008 \$
<b>Coût des services rendus</b>		
au cours de l'exercice	731	1,088
Intérêts débiteurs	1,512	1,421
(Augmentation) diminution réelle des actifs du régime	(3,611)	3,965
(Gain actuariel) perte actuarielle au titre des prestations constituées	3,332	(6,775)
<b>Coût de l'exercice</b>	<b>1,964</b>	<b>(301)</b>

Écarts entre les coûts de l'exercice et le coût comptabilisé au cours de l'exercice :

	2009	2008
Perte (rendement) des actifs des régimes	2,139	(5,580)
Perte actuarielle (gain actuariel)	(3,104)	7,108
Actif transitoire amorti	(184)	(184)

	2009	2008
Charge de retraite nette de l'exercice	815	1,043

Les données relatives aux régimes de retraite à prestations déterminées de la Compagnie à la date de mesure du 31 décembre 2009 dans leur ensemble sont les suivantes :

#### Régime de retraite à prestations déterminées

	2009 (en milliers de dollars)	2008 \$
<b>Obligation au titre des prestations constituées au début de l'exercice</b>	<b>20,021</b>	<b>25,353</b>
Coût des services rendus au cours de l'exercice	731	1,088
Intérêts débiteurs	1,512	1,421
Cotisations des employés	268	266
Prestations versées	(1,011)	(1,332)
<b>Perte actuarielle (gain) actuariel</b>	<b>3,332</b>	<b>(6,775)</b>
<b>Obligation au titre des prestations constituées à la fin de l'exercice</b>	<b>24,853</b>	<b>20,021</b>
 <b>Juste valeur des actifs des régimes au début de l'exercice</b>		
20,131	22,809	
Rendement réel des actifs des régimes	3,611	(3,965)
Cotisations patronales	2,691	2,353
Cotisations salariales	268	266
Prestations versées	(1,011)	(1,332)
<b>Juste valeur des actifs des régimes à la fin de l'exercice</b>	<b>25,690</b>	<b>20,131</b>
 <b>Situation de capitalisation - excédent (déficit) à la fin de l'exercice</b>		
835	110	
Actif transitoire non amorti	(351)	(534)
Perte actuarielle nette non amortie	5,642	4,677
<b>Actif au titre des prestations constituées</b>	<b>6,127</b>	<b>4,253</b>

Les principales hypothèses actuarielles adoptées pour mesurer les obligations de la Compagnie au titre des prestations constituées sont les suivantes :

**Hypothèses relatives à l'obligation au titre des prestations constituées**

	2009 %	2008 %
Taux d'actualisation au début de l'exercice, utilisé pour déterminer la charge de retraite nette de l'exercice	7.50	5.53
Taux d'actualisation à la fin de l'exercice, utilisé pour déterminer les informations à la fin de l'exercice	6.75	7.50
Taux de rendement à long terme prévu pour les actifs des régimes	7.00	7.00
Taux de croissance de la rémunération	3.00	3.00
Indexation des prestations de retraite	3.00	3.00

Les actifs des régimes sont investis dans un fonds de placement équilibré géré par deux gestionnaires de placements indépendants.

Durée moyenne résiduelle d'activité des salariés actifs couverts par les régimes de retraite de RTI en 2009.

- Régime enregistré : 12 ans
- Complémentaire : 8 ans

La dernière évaluation actuarielle aux fins de la capitalisation a été effectuée en date du 31 décembre 2008. Cette évaluation a révélé un déficit d'exploitation de 5 254 000 \$. Pour financer ce déficit, la Compagnie devra verser 6 000 \$ par année pendant les 11 prochaines années, 10 000 \$ par année pendant les 12 prochaines années et 225 000 \$ par année pendant les 15 prochaines années. L'évaluation a également révélé un déficit de solvabilité de 2 923 000 \$ et un ratio de liquidités de 71,1 %. Comme le ratio de liquidités est inférieur à 100 %, la Compagnie doit effectuer des paiements spéciaux de 341 000 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2007, de 566 000 \$ par année pendant cinq ans à compter de 2008 et de 365 000 \$ par année pendant 10 ans à compter de 2009 pour

éliminer cette insuffisance. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de financement sera en date du 31 décembre 2009, mais elle n'est pas encore terminée. La valeur marchande des actifs des régimes a augmenté, passant de 20 131 000 \$ en 2008 à 25 690 000 \$ en 2009. Par conséquent, on s'attend à ce que la situation relative à la capitalisation des régimes s'améliore et à ce que le déficit de solvabilité diminue. Il y aura un allégement des paiements spéciaux nécessaires à l'élimination de cette insuffisance.

Au 31 décembre 2009, les paiements futurs pour financer le déficit et les paiements spéciaux pour financer l'insuffisance de liquidités représentaient au total :

**Paiements pour financer le déficit et l'insuffisance de liquidités**

(en milliers de dollars)	\$
2010	1,513
2011	1,513
2012	1,171
2013	605
2014	605
Exercices ultérieurs	3,572
Total des paiements minimaux	8,979

## 8. Obligation Liée À La Mise Hors Service D'immobilisations

Obligation liée à la mise hors service d'immobilisations au 31 décembre

(en milliers de dollars)	2009 \$	2008 \$
Solde au début de l'exercice	2,247	2,182
Charge de désactualisation	67	65
Solde à la fin de l'exercice	2,314	2,247

Conformément au bail foncier conclu par la Compagnie avec l'Administration portuaire de Prince Rupert (note 11), la Compagnie est tenue de remettre le terrain dans les mêmes conditions qu'au début du bail. Cette obligation comprend la restauration du terrain en cas de dommages environnementaux et le coût d'enlèvement du terrain de certaines immobilisations du terminal.

On ne connaît pas avec certitude les coûts définitifs au titre de la restauration future du site. Le montant comptabilisé comme obligation liée à la mise hors service d'immobilisations repose sur plusieurs hypothèses. Ces hypothèses comprennent le coût estimatif non actualisé de restauration du terrain en cas de dommages environnementaux de 1,8 million \$, et le coût estimatif non actualisé d'enlèvement des immobilisations du terminal, 1,8 million \$, qui devront tous deux être engagés à la fin de la vie utile estimative des immobilisations du terminal de la Compagnie en 2024. Ces coûts sont actualisés au taux sans risque ajusté en fonction de la qualité de crédit de 3 %.

En 2009, la Compagnie n'a engagé ni réglé de nouveaux passifs, ni révisé les flux de trésorerie estimatifs.

## **9. Apports Du Gouvernement Reportés Pour Les Immobilisations**

Apport du gouvernement reporté au 31 décembre

	2009 (en milliers de dollars)	2008 \$
Solde au début de l'exercice	3,012	3,045
Réduction de la valeur des immobilisations connexes (Note 6)	(2,789)	0
Perte sur disposition	(8)	0
Amortissement des apports du gouvernement pour les immobilisations	(24)	(33)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>191</b>	<b>3,012</b>

En 2009, la valeur des actifs du terminal de soufre a été réduite à la valeur de récupération, tel qu'il est expliqué à la note 6. Les actifs ont été acquis initialement par suite d'un accord de contribution conclu avec le gouvernement, puis comptabilisés comme apport du gouvernement reporté dans le bilan. Compte tenu de la réduction de valeur, les fonds du gouvernement ayant servi à l'acquisition des actifs ont également été éliminés (2 789 000 \$).

## **10. Capital-Actions Et Surplus D'apport**

### **Autorisé**

2 000 000 d'actions ordinaires sans valeur nominale 1 960 000 actions privilégiées de catégorie « A », 18 % non cumulatif, rachetables au gré de la Compagnie, valeur déclarée de 25,55 \$ par action

217 052 actions privilégiées de catégorie « B », 20 % non cumulatif, rachetables au gré de la Compagnie, valeur déclarée de 230,00 \$ par action

### **Capital-actions au 31 décembre**

	2009 (en milliers de dollars)	2008 \$
<b>Issued and fully paid</b>		
2,000 common shares	90,001	90,001
900,997 class 'A' shares	23,021	23,021
100,089 class 'B' shares	23,020	23,020
	<b>136,042</b>	<b>136,042</b>

En février 2004, la Compagnie a conclu un accord de contribution avec le gouvernement du Canada. L'accord prévoyait le versement à la Compagnie des fonds nécessaires pour rembourser sa dette de 64 millions \$. Ces fonds ont été portés au bilan comme surplus d'apport dans les capitaux propres.

## **11. Engagements**

La Compagnie loue un terrain de l'Administration portuaire de Prince Rupert pour son terminal. Le contrat de location initial d'une durée de 25 ans a pris fin le 31 mars 2009. En 2009, la Compagnie et l'Administration portuaire de Prince Rupert en sont venues à un arrangement sur le renouvellement d'une durée de 30 ans du contrat location, en vigueur le 1er avril 2009.

Les loyers sont calculés en fonction d'un taux global fixe par tonne de volume en transit et sont indexés, après une période initiale de trois ans, en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. En échange de la structure de taux initial fixe, la Compagnie accepte de payer des frais de location annuels d'au moins 1 750 000 \$. Si ces derniers dépassent le taux global par tonne de volume en transit pour l'exercice, l'excédent peut être reporté pour au plus quatre périodes de location annuelles. Au-delà de la période initiale de trois ans de l'entente, la structure tarifaire future variera selon que la Compagnie exerce ou non certaines options comprises dans l'entente.

## 12. Éventualités

La Compagnie fait l'objet de réclamations et de poursuites dans le cours normal de ses activités. Bien que l'effet final de telles actions dépende de leur règlement, l'évaluation et l'analyse de la direction indiquent que le règlement probable de ces actions, prises séparément ou ensemble, n'aura pas d'incidence financière importante sur la situation financière, les résultats d'exploitation et les liquidités de la Compagnie.

## 13. Opérations Entre Apparentés

### Gouvernement du Canada

Ridley Terminals Inc. est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. La Compagnie effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités aux mêmes conditions que pour les opérations avec des non apparentés. Les accords de contribution avec le gouvernement du Canada décrits aux notes 9 et 10 et le bail conclu avec l'Administration portuaire de Prince Rupert décrit à la note 11 sont des opérations entre apparentés.

### Entente de services de conseil en gestion

Edgewood Holdings LLC fournit des services de conseil en gestion à Ridley Terminals Inc. À titre de conseillère en gestion, Edgewood Holdings LLC a reçu le mandat d'accroître l'efficacité et l'efficience du terminal, d'établir de solides contrats commerciaux et d'améliorer la rentabilité globale, tout en renforçant la fiabilité et la qualité du service offert à nos clients. L'entente conclue est en vigueur pour une période initiale de cinq (5) ans débutant le 1er juin 2008. Elle sera ensuite renouvelable à des intervalles d'un an sur entente écrite entre les deux parties au plus tard 120 jours avant la fin de la période initiale ou de toute période de renouvellement. L'entente relative à la période initiale de cinq ans conclue avec Edgewood Holdings LLC prévoit le versement de frais de service fixes de 850 000 \$ US par année, avec un taux de change plancher de 30 %, plus un remboursement des frais de déplacement établi de façon raisonnable et suffisante en fonction du rendement des services fournis. Edgewood Holdings LLC peut toucher une prime de rendement annuelle d'au plus 1 500 000 \$ US, dont le montant réel (de 0 \$ à 1 500 000 \$) est déterminé

par le Conseil d'administration de Ridley Terminals Inc. La Compagnie peut mettre fin à l'entente si elle donne un préavis de six mois ou si elle paie des frais de résiliation de 400 000 \$ US.

En décembre 2009, la Compagnie a envoyé un avis à Edgewood Holdings LLC pour modifier les relations entre les parties à compter du 1er juillet 2010. L'entente existante se terminera, et la Compagnie s'attend à participer à une nouvelle entente avec Edgewood Holdings.

Pour l'exercice terminé le 31 décembre 2009, Edgewood Holdings LLC a encaissé des honoraires de conseils en gestion de 996 000 \$ CA et des remboursements de 39 000 \$ CA.

### Frais juridiques

Ridley Terminals Inc. a retenu les services juridiques de Lang Michener LLP durant l'exercice financier de 2009. Le secrétaire général de Ridley Terminals Inc. est un associé de Lang Michener LLP. Les dépenses juridiques, incluant les services du secrétaire général, ont totalisé 489 000 \$ en 2009.

## 14 – DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE

La Compagnie dépend de la production de trois fournisseurs de charbon qui représentaient 68,2 % des produits de la Compagnie en 2009 (70,3 % en 2008). La Compagnie et l'un des fournisseurs de charbon susmentionnés n'ont pas conclu d'accord à long terme sur le débit. La Compagnie a l'intention de négocier un accord à long terme avec ce fournisseur de charbon en 2010. Il y a eu peu de mouvements de produits au Terminal durant la première moitié de 2009. Par conséquent, la Compagnie a presque épousé ses réserves de trésorerie. Les créances de ces fournisseurs importants s'élevaient à 1 531 000 \$ au 31 décembre 2009 (1 095 000 \$ en 2008).

## 15. Instruments Financiers

### Gestion des risques financiers et exposition à ces risques

La Compagnie est exposée à divers risques liés à ses instruments financiers, dont le risque de crédit, le risque de liquidité et le risque de marché.

### Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque de perte financière qui découle de la possibilité qu'un client ou une contrepartie à un instrument financier n'honore pas ses

obligations. Le risque de crédit découle surtout des créances et de l'encaisse.

La valeur comptable de l'encaisse et des créances représente le risque de crédit maximal auquel la Compagnie est exposée.

L'exposition au risque de crédit de la Compagnie est influencée par la rentabilité des sociétés d'extraction du charbon, qui sont fortement touchées par le prix du charbon. Les créances sont concentrées chez trois principaux clients, lesquels représentaient environ 70 % des revenus de Ridley Terminals Inc. en 2009. La Compagnie n'a pas de garantie sur ces créances. Elle surveille la santé financière de ses clients et vérifie régulièrement la dépréciation de ses créances. Au 31 décembre 2009, la Compagnie n'a pas de créances en souffrance jugées irrécouvrables et n'a pas établi de provision pour créances douteuses.

La valeur comptable des actifs financiers représente le risque de crédit maximal auquel la Compagnie est exposée. Ce risque s'établit à :

Créances	3 557
Total	3 557 \$

Le risque lié à l'encaisse est réduit, car ces actifs sont conservés dans une banque à charte canadienne.

#### Risque d'illiquidité

Le risque d'illiquidité est le risque que la Compagnie ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Elle surveille constamment sa situation financière pour s'assurer d'avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance.

Les obligations financières de la Compagnie comprennent ses créateurs et charges à payer et ont une échéance de moins d'un an.

#### Risque du marché

La Compagnie est exposée indirectement aux risques du marché résultant des fluctuations des prix des produits, des taux de change et des taux d'intérêt dans le cours normal de ses activités. Elle surveille son exposition aux fluctuations du marché et étudie des options pour manutentionner d'autres produits afin de gérer ces risques. Les risques du marché découlant des taux de change et des taux d'intérêt ne représentent pas un risque important pour la Compagnie.

#### 16. Événements Postérieurs

Au début de 2010, il y a eu au terminal un déversement de charbon en milieu marin dans des conditions d'exploitation anormales. La gravité et l'impact sont évalués par la Compagnie et les organismes gouvernementaux concernés. A l'achèvement des états financiers de 2009, la Compagnie n'est pas au courant d'une quelconque sanction ou réclamation en suspens. La direction a pris des mesures pour éviter de futurs déversements de charbon et révise ses politiques et procédures existantes.

#### 17. Juste Valeur Des Instruments Financiers

Les valeurs comptables de l'encaisse, des créances, des créateurs et des charges à payer correspondent approximativement à la juste valeur en raison de l'échéance à court terme de ces instruments.

#### 18. Gestion Du Capital

Les capitaux propres constituent le capital de la Compagnie et sont composés du surplus d'apport, du capital-actions et du déficit accumulé.

La Compagnie est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la Loi sur la gestion des finances publiques, qui impose des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Au cours de l'exercice terminé le 31 décembre 2009, la Compagnie a respecté ces restrictions.

La Compagnie gère ses capitaux propres comme des sous-produits de la gestion des produits, des charges, des actifs et des passifs, comme il se doit.

Aucun changement n'a été apporté à la façon dont la Compagnie gère son capital depuis l'exercice précédent.

#### 19. Chiffres Correspondants

Certains chiffres correspondants ont été reclasés pour tenir compte de la présentation adoptée pour les états financiers de l'exercice courant.

# Répertoire

## Administrateurs

Elmer Derrick  
Chef héritaire  
de la Nation Gitxsan  
Terrace, C.-B.

Dave Parker \*  
Homme d'affaires  
Terrace, C.-B.

Scott Shepherd \*  
Homme d'affaires  
Vancouver, C.-B.

Bud Smith  
Homme d'affaires  
Kamloops, C.-B.

\* Membre du Comité de vérification

## Dirigeants

Bud Smith  
Président du Conseil

George W. Dorsey  
Président

## Sectrétaire général

Robert Standerwick, c.r.  
Associé, Lang Michener LLP  
Vancouver, C.-B.

## Direction

Dennis E. Blake  
Gestionnaire supérieur

Cordell Dixon  
Contrôleur

Thomas D. Harvey  
Gestionnaire, Planification  
de projets

Leslie Hicks  
Administratrice, Finances et  
Comptabilité

Frank Johansen  
Coordonnateur électrique

Mel Kuemper  
Coordonnateur mécanique

Kenneth J. Lindenberger  
Coordonnateur, Sûreté,  
Sécurité et Environnement

Peter J. Petersen  
Coordonnateur, Exploitation

Brenda Sparkes  
Administratrice,  
Ressources humaines

## Conseiller juridique

Lang Michener LLP  
Vancouver, C.-B.

## Vérificateurs externes

Le Bureau du vérificateur  
général du Canada  
Vancouver, C.-B.

## Vérificateurs internes

KPMG LLP  
Vancouver, C.-B.

## Pour obtenir de plus amples renseignements, prière de communiquer avec :

Cordell Dixon, Contrôleur  
Téléphone : 250 624 9511, poste 123  
Télécopieur : 250 624 4990  
Courriel : cdixon@rti.ca

Web : [www.rti.ca](http://www.rti.ca)  
ou d'écrire à :

Ridley Terminals Inc.  
Terminal charbonnier de Ridley Island  
C.P. 8000  
Prince Rupert BC V8J 4H3

## Déclarations prospectives

Certains renseignements contenus  
dans ce rapport annuel sont des  
déclarations prospectives et ne  
constituent pas des aspects his-  
toriques. Des risques et des incerti-  
tudes qu'il est impossible à la  
Compagnie de contrôler ou de  
prévoir sont inhérents à ces décla-  
rations prospectives. Les résultats  
futurs peuvent varier consid-  
érablement des résultats énoncés  
ou sous-entendus dans les déclara-  
tions prospectives que contient le  
présent document.

